RECIFE
CINCO SÉCULOS DE CIDADE E ARQUITETURA

RECIFE: FIVE CENTURIES OF THE CITY AND ITS ARCHITECTURE

RECIFE
CINCO SÉCULOS DE CIDADE E ARQUITETURA

RECIFE: FIVE CENTURIES OF THE CITY AND ITS ARCHITECTURE

Vivarina
Mola Mendoncæ
Paludes
Imbricaria domus
Paludes
Imbricaria domus
Fl. Canibaribe
Fl. Afogadorum
Afogadori
Agger in Afogados ducen
Fl.
Amelia
Castrũ Principis Guilielmi

FIGURA C
Mapa Cidade Mauricia. Recife, Pernambuco. 1639.
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE C
Mauritius City Map. Recife, Pernambuco. 1639.
SOURCE: Museum of the City of Recife.

FIGURA D
Recife.
FONTE: Google Earth. 2022.

FIGURE D
Recife.
SOURCE: Google Earth. 2022.

SEJAMOS ATIVISTAS POR UM PROJETO DE REINVENÇÃO COLETIVA DA CIDADE QUE PRECISAMOS E MERECEMOS.

LET'S BE ACTIVISTS IN A PROJECT TO COLLECTIVELY RE-INVENT THE CITY THAT WE NEED AND DESERVE.

RECIFE 500 ANOS 2037

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

R297 Recife: cinco séculos de cidade e arquitetura = Recife five centuries of the city and its architecture/ organizador: Fernando Diniz Moreira; prefácio de: João Campos; Alfredo Gomes; Moacyr Araújo - Recife: Cepe, 2022.
400p. :il. (Coleção Recife 500 anos)

A obra é resultado do convênio entre a Universidade Federal de Pernambuco, a Companhia Editora de Pernambuco e o Observatório do Recife. Edição bilíngue: português/inglês.
Conselho Editorial: Francisco Cunha, Ricardo Leitão, Roberto Montezuma. Vários autores.
ISBN 978-65-5439-002-6

1. História Urbana – Recife (PE) 2. História do Urbanismo - Recife (PE) 3. História da Cidade – Recife (PE) 4. História da Arquitetura – Recife (PE) 5. Urbanismo I. Moreira, Fernando Diniz (org.) II. Menezes, José Luiz Mota III. Valadares, Pedro Henrique Cabral IV. Oliveira, Patrícia Ataíde Solon de V. Lapa, Tomás de Albuquerque VI. Silva, Marília do Nascimento VII. Reynaldo, Amélia VIII. Cunha, Francisco IX. Campos, João (pref.) X. Gomes, Alfredo (pref.) XI. Araújo, Moacyr (pref.) XII. Universidade Federal de Pernambuco XIII. Prefeitura do Recife XIV. Série

(CRB4/1544) CDU 711:72(81)

Coleção Recife 500 Anos *Recife 500 Years Collection*

REALIZAÇÃO *PRODUCTION*

Universidade Federal de Pernambuco · Cepe Companhia Editora de Pernambuco · Observatório do Recife · Recife

APOIO *SUPPORT*

Pernambuco · ONU-Habitat · Unesco · ICLEI Local Governments for Sustainability

RECIFE
CINCO SÉCULOS DE CIDADE E ARQUITETURA

RECIFE: FIVE CENTURIES OF THE CITY AND ITS ARCHITECTURE

Fernando Diniz Moreira (ORGANIZADOR *GENERAL EDITOR*)
José Luiz Mota Menezes
Pedro Henrique Cabral Valadares
Patricia Ataíde Solon de Oliveira
Tomás de Albuquerque Lapa
Marília do Nascimento Silva
Amélia Reynaldo
Francisco Cunha

RECIFE
2022

Cepe EDITORA

COLEÇÃO RECIFE 500 ANOS

FIGURA E
Barra e Porto de Pernambuco, Albernaz, 1640.
João Teixeira Albernaz .
FONTE: Imagens do Brasil Colonial (PE_19b)
Nestor Goulart Reis.

FIGURE E
Pernambuco Port and Harbor, Albernaz, 1640.
João Teixeira Albernaz.
SOURCE: Images of Colonial Brazil (PE_19b) Nestor Goulart Reis.

Este livro reverencia a memória do professor José Luiz Mota Menezes, que dedicou sua vida à história do Recife.

This book is dedicated to the memory of professor José Luiz Mota Menezes, who devoted his life to the history of Recife.

A VIDA ACONTECE NAS CIDADES

É difícil estabelecer o marco zero. A cidade que surge como invenção humana, para além dos arrecifes onde o mar aprendeu a quebrar, é também demarcada por uma nova dimensão urbana, com seus tempos e a sua história. A cidade que fizemos — ou em que vivemos — torna-se, involuntariamente, a cidade que nos faz. Reflete valores e vivências — reafirma-se como identidade.

Nesse encontro de "formas", geométricas e de convívio social, é que a cidade se perpetua e se renova. Faz o seu próprio caminho. Como capital mais antiga do País, o Recife se prepara para alcançar cinco séculos de (re) desenhos urbanos. Cada edifício, cada intervenção, são parte da mudança que mantém a cidade viva, em permanente transformação, com suas circunstâncias e singularidades.

Da ocupação holandesa ao Porto, que impulsionou o comércio, o Recife apresentou crescimento orgânico na maior parte do seu território. Consolidou-se como polo do êxodo rural pernambucano, espaço de oportunidade e, ao mesmo tempo, de desigualdade. Os desafios das grandes metrópoles brasileiras também se encontram presentes aqui, como a infraestrutura, a mobilidade e a mudança brusca na paisagem urbana.

Nunca foi tão urgente rediscutir a cidade, que é memória, como patrimônio capaz de unir e representar pessoas, fazendo da paisagem parte presente da sua identidade. A conservação urbana não é importante para o passado. É importante para construir o futuro. Não dá pra ser uma cidade vertical se não cuidar do chão e dos planos, projetos e leis de urbanização que são norteadores do rumo a seguir, como ocorre com o conjunto de ações previstas no plano *Recife 500 Anos*.

Inicialmente, é preciso refletir sobre a cidade que precisamos ter amanhã. Como bem escreve Francisco Cunha neste livro, o processo de construção do futuro do Recife deve estar "[...] menos ao sabor do acaso e mais sob o comando da vontade social majoritária". A cidade é feita por quem vive e, principalmente, para quem vive nela. E, para que esta seja uma construção abrangente e democrática, a discussão de um modelo urbanístico deve ser aprofundada por todas as esferas da sociedade.

Em sintonia com a sua expansão, a cidade precisa se tornar o centro do encontro, da troca, da convivência, do lazer, do senso de pertencimento coletivo. A cidade que é feita e planejada por pessoas, para as pessoas, como lugar do diverso e do conflito até chegar a novos entendimentos. É assim que o Recife dá passos importantes no sentido de reescrever o curso da sua história, a exemplo de todo o circuito de integração urbana com o projeto *Parque Capibaribe* — que se propõe a alcançar 30 km de novas áreas de bem-estar para pedestres e ciclistas, reconectando a bacia hidrográfica com a vida e com a paisagem urbanas.

Como capital humana, o Recife dos novos espaços acessíveis abre caminhos por outras rotas, como a ligação entre as zonas norte e sul a partir

LIFE IS LIVED IN CITIES

It is difficult to establish a baseline. The city is a human creation that first emerged, far beyond the reefs where the waves first learnt to break, and has its own urban dimension, developed over time. The city that we have created—or in which we live—unwittingly becomes the city that makes us. It reflects our values and our experiences—it reaffirms itself as identity.

It is at the point where these geographical and socially constructed patterns come together that the city perpetuates and renews itself. It creates its own way. Recife is the oldest State capital in Brazil and is currently preparing to celebrate five centuries of urban design and redesign of the city. Every building, every intervention contributes in some small way to the changes that keep the city alive, in constant transformation, with its own specific set of social and historical circumstances and physical features.

From the Dutch occupation to the opening of the Port, which boosted commerce and trade, Recife has grown organically in all directions. It has established itself as the main destination for those fleeing poverty in rural Pernambuco. It is a city of opportunities but also of great inequalities. The challenges that face all great Brazilian metropolises can be found here. These include poor infrastructure, reduced mobility and an abruptly changing urban landscape.

Never has there been such an urgent need to reconsider our city, as a repository of memories, as heritage capable of uniting and representing peoples, of making the landscape an integral part of its present-day identity. Urban conservation is not just about the past: it is about building the future also. We cannot build a high-rise city, if we do not look after the land beneath it and draw up plans, projects and urban development laws to help us do so. And it is exactly such guidelines and plans of action that the Recife 500 Years Plan provides.

First, we must reflect on the kind of city we will need in tomorrow's world. As Francisco Cunha puts it in this book, the process of building the future of Recife should "... depend less on random events and more on the will of the majority ". The city is created by living people and, above all, for the people who live in it. It will only become a democratic city for all its citizens, if in-depth discussion of the urban planning model is conducted in all spheres of society.

As it expands, Recife needs to become a place for people to come together, to exchange ideas, to coexist, enjoy life and develop a truly collective sense of belonging. A city that is planned and created by people, for people, is a place of diversity and conflict until such a time as new forms of understanding are discovered. Recife has already taken major steps towards rewriting its history, a prime example being the whole network of urban integration surrounding the Capibaribe Park project. This ambitious project aims to create a 30 km stretch of public space to enhance the well-being of pedestrians

da ciclovia da Avenida Governador Agamenon Magalhães, fazendo a cidade alcançar o marco de 170 km de vias apenas para quem anda de bicicleta. Além da conexão, todos precisam e devem ter acesso a áreas de descanso e de lazer perto do lugar onde vivem.

A cidade com capacidade para acolher a criança e o idoso é capaz de atender aos interesses de praticamente toda a população. As *Praças da Infância*, já em fase de implantação, demonstram essa atenção inovadora com quem ainda está começando a viver o Recife. Essa mudança também se consolida com a implantação de novas áreas de lazer e de convivência, sobretudo com a urbanização de Comunidades de Interesse Social (CIS), parte importante de novos projetos a caminho.

Recentemente premiados como prática inovadora de gestão pública pela ONU, os Centros Comunitários da Paz (Compaz) ajudam a traduzir a essência dessa transformação. Reúnem esporte, educação, cultura e inclusão social em um só lugar. A busca é por uma cidade com igualdade de oportunidades, que melhore a qualidade de vida para promover felicidade.

Dizem que a cidade é como um livro a ser lido, vivido e experimentado. Nesta publicação, temos a chance de adentrar na história de um Recife que segue em construção, com seus erros e acertos. É o pontapé para a reflexão sobre a cidade que precisa e deve ser cada vez mais sustentável, criativa e inclusiva. O Recife que precisamos para os próximos 500 anos passa por aqui. Com a cidade que se reinventa a cada dia, mas que sabe aonde quer chegar.

João Henrique de Andrade Lima Campos
Prefeito do Recife

and cyclists and reconnect the river basin to the urban landscape and the lives of local residents.

The vast reserve of human capital that is Recife is already providing new forms of accessibility, such as the connection of the city's northern and southern zones by the Governor Agamenon Magalhães Avenue cycle route. This provides a total of 170 km of lanes for the exclusive use of cyclists in the city. Likewise, everybody needs and should have access to areas for leisure and recreation in their local neighborhood.

A city that is accessible to children and old people is capable of meeting the needs of practically the whole population. The Children's Playgrounds that are currently being installed show a new concern for those who are still in the very early stages of their life in Recife. The transformation of the city has also been consolidated by the installation of new leisure areas and meeting places and, in particular, the urban development of Social Interest Communities, which play such an important role in the projects currently under way.

The Community Peace Centers (Compaz), which recently received a United Nations award for innovative practices, reflect the very essence of this transformation. They combine sports, education, culture and social inclusion in a single location. The aim is to create a city of equal opportunities with improved quality of life and happier citizens.

People say that a city should be read, lived, and experienced like a book. This publication provides an opportunity to look back on the history of a Recife that is still under construction, successes and failures alike, and urges us to reflect on the need to create an increasingly sustainable, creative and inclusive city. The Recife we will need in the next 500 years begins here: with a city that reinvents itself every day but has a very clear idea of what it wants to achieve.

João Henrique de Andrade Lima Campos
Mayor of Recife

A UNIVERSIDADE NA CONSTRUÇÃO DA HISTÓRIA DO RECIFE

Desde a sua origem, as cidades e o seu poder de aglutinar as pessoas têm contribuído para a evolução do conhecimento humano. É impossível imaginar como Sócrates, por exemplo, poderia construir seu pensamento dialético sem os debates nos espaços públicos de Atenas. Não por acaso, a universidade resulta do lento e longo processo de urbanização europeia que ocorre entre os séculos IX e X, até culminar na criação da Universidade de Bolonha, em 1088.

Em Pernambuco, essa construção também transcorreu ao longo de séculos. Maurício de Nassau, que trouxe toda uma concepção urbana para o Recife, tinha planos para a Cidade Maurícia ser a sede da universidade do Brasil Holandês, segundo pesquisas do cientista Oscar Matsuura. Mas o País só viria a inaugurar um centro universitário no século XIX, em 1827, quando foi fundado, em Olinda, o primeiro curso de Direito do Brasil, sendo, portanto, o marco inaugural do que veio a se tornar hoje a Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Sua criação ocorreu no mesmo ano da fundação da Faculdade do Largo de São Francisco, na cidade de São Paulo.

De lá para cá, assim como em outros estados brasileiros, a população pernambucana deixou de ser predominantemente agrária, e as cidades, em especial a capital, tornaram-se áreas dinâmicas de convívio social, impulsionadoras de inovação. Ao mesmo tempo que a universidade se converte numa espécie de "ágora contemporânea", onde ocorrem debates de alto nível e se forma conhecimento num elevado grau de qualidade.

A publicação *Recife: Cinco séculos de cidade e arquitetura* ostenta essa intrínseca relação entre a capital e a universidade. Ao propor um mergulho no passado para conhecermos as transformações da cidade ao longo do tempo, a obra acaba por nos oferecer a possibilidade de compreender com mais clareza o nosso presente urbano. E, a partir desse conhecimento, poderemos construir um futuro com melhor qualidade de vida para os recifenses e os pernambucanos. Tal empreitada possui forte identificação com os princípios e as aspirações da UFPE.

THE UNIVERSITY BUILDING THE HISTORY OF RECIFE

Since their earliest beginnings, cities and their power to aggregate human beings have contributed to the evolution of human knowledge. It is impossible to imagine how Socrates, for example, could have developed his dialectical way of thinking without debates in public spaces in Athens. And it is no coincidence that the university was a result of the long slow process of urbanization that occurred in Europe between the 9th and 10th centuries, up to the foundation of the University of Bologna in 1088.

In Pernambuco, this process also took many centuries. According to research conducted by Oscar Matsuura, Maurice of Nassau, who brought a fully developed concept of urban design to Recife, planned to make the City of Maurícia the university city of Dutch Brazil. However, there would in fact be no university in Brazil until the 19th century, when the first law course opened in Olinda in 1827, a date that therefore marks the foundation of what would become today's Federal University of Pernambuco (UFPE). This was the same year that the Largo de São Francisco Faculty opened, in the city of São Paulo.

From then on, as in other States in Brazil, the population of Pernambuco ceased to be predominantly rural, and cities, especially the State capital, were driven by innovation to become dynamic centers of the nation's social life. Meanwhile, the university became a kind of "*modern agora*", a setting for great debates and for the creation of knowledge of the highest quality.

The present publication, *Recife: five centuries of the city and its architecture*, bears witness to this close relationship between the State capital and the university. By delving into the past to discover *how the city has been transformed over time*, this book provides us with an opportunity to gain a clearer understanding of the present state of our city. And we will, hopefully, be able to use this knowledge to create a better quality of life in the future for the citizens of our city and of our State alike. Such an undertaking is fully in accord with the basic principles and highest aspirations of the Federal University of Pernambuco.

Uma identificação que se torna ainda mais relevante neste momento crítico e decisivo de mudanças climáticas com que se deparam os seres humanos. Afinal, a cidade, considerada a sua maior invenção, é o local responsável por 75% das emissões dos gases de efeito estufa para a atmosfera e onde mais se produz lixo e se consome energia, água e bens materiais. Não é nenhum exagero, portanto, a argumentação da Organizações das Nações Unidas de que a batalha pelo desenvolvimento sustentável será vencida ou perdida no ambiente citadino.

Para sermos vencedores nessa luta, é fundamental a união de esforços entre universidade, governo e sociedade civil. Juntos, ao olharmos para o passado com o intuito de iluminar o futuro do Recife, teremos mais chances de, em 2037 — quando a capital pernambucana comemorar 500 anos e a UFPE ultrapassar o seu segundo centenário, chegando a 210 anos de existência —, morarmos numa cidade mais justa e mais sustentável. Este livro é um bom guia para empreendermos juntos tal missão.

Alfredo Gomes
Reitor da Universidade Federal de Pernambuco
Moacyr Araújo
Vice-reitor da Universidade Federal de Pernambuco
e coordenador da Rede Clima

This has become even more apparent at a point in time when humankind is faced by the critical challenge of climate change. Cities are, after all, considered to be humanity's greatest achievement. And yet, they are responsible for 75% of greenhouse gas emissions, produce the most solid waste and consume the most energy, water and material resources. It is thus no exaggeration when the United Nations argues that the battle for sustainable development will be won or lost in cities.

For us to win this fight, it is essential that the university, governments and civil society join forces. If we look back together on the past with a view to shedding light on the future of Recife, we will have a better chance, in 2037—when the capital of Pernambuco commemorates its 500th anniversary and the UFPE will be completing 210 years of existence—of living in a fairer, more sustainable city. This book will help guide us on this important mission.

Alfredo Gomes
Dean of the Federal University of Pernambuco
Moacyr Araújo
Vice-Chancellor of the Federal University of Pernambuco and Coordinator of CLIMA Network

FIGURA F
Trecho da Planta genográfica da Villa de S. Antonio do Recife de Pernambuco. Autor: Francisco de Oliveira Miranda, João Garcia Velho do Amaral e José Peixoto de Abreu. 1763.
FONTE: Original manuscrito do Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa. Imagens do Brasil Colonial. (PE_30b).

FIGURE F
Detail of map of town of S. Antonio do Recife de Pernambuco. Produced by Francisco de Oliveira Miranda, João Garcia Velho do Amaral and José Peixoto de Abreu. 1763.
SOURCE: Original manuscript in the Overseas Historical Archive, Lisbon. Images of Colonial Brazil (PE_30b).

SUMÁRIO *TABLE OF CONTENTS*

17 **INTRODUÇÃO** *INTRODUCTION*

20 CAPÍTULO 1 **O RECIFE:** DAS ORIGENS ATÉ A CHEGADA DOS HOLANDESES (1535-1630)
RECIFE: FROM ITS ORIGINS TO THE ARRIVAL OF THE DUTCH (1535-1630)

46 CAPÍTULO 2 **ARQUITETURA E URBANISMO NO RECIFE DO SÉCULO XVII**
ARCHITECTURE AND URBANISM IN 17TH CENTURY RECIFE

64 CAPÍTULO 3 **O RECIFE SETECENTISTA:** UMA CIDADE MASCATE E RELIGIOSA
18TH CENTURY RECIFE: A CITY OF TRADE AND RELIGION

96 CAPÍTULO 4 **O RECIFE NO SÉCULO XIX:** A CONSTRUÇÃO DE UMA CIDADE LAICA
19TH CENTURY RECIFE: BUILDING A SECULAR CITY

138 CAPÍTULO 5 **A BUSCA POR UMA CIDADE BELA, EFICIENTE E SANEADA:** RECIFE, 1900–1920
THE QUEST FOR A BEAUTIFUL, EFFICIENT, HEALTHY CITY: RECIFE, 1900–1920

170 CAPÍTULO 6 **"DOS SUBÚRBIOS COLORIDOS AOS HORIZONTES MOLHADOS":**
O RECIFE DA DÉCADA DE 1920
"FROM THE BRIGHTLY-COLORED SUBURBS TO WATERY NEW HORIZONS": RECIFE IN THE 1920s

206 CAPÍTULO 7 **AVENIDAS, ARRANHA-CÉUS E MOCAMBOS:** O RECIFE NAS DÉCADAS DE 1930 E 1940
AVENUES, SKY-SCRAPERS AND MOCAMBOS: RECIFE IN THE 1930s AND 1940s

244 CAPÍTULO 8 **RECIFE, CIDADE MODERNA E VERTICAL:** DÉCADAS DE 1950 E 1960
RECIFE, A MODERN HIGH-RISE CITY: THE 1950s AND 1960s

276 CAPÍTULO 9 **O RECIFE METROPOLITANO (1970–1990)**
METROPOLITAN RECIFE (1970–1990)

306 CAPÍTULO 10 **A FORMA DO TRAÇADO DA EXPANSÃO URBANA DO RECIFE**
THE PATTERN OF URBAN GROWTH IN RECIFE

348 CAPÍTULO 11 **A REINVENÇÃO DO RECIFE RUMO AOS 500 ANOS**
THE REINVENTION OF RECIFE FOR ITS 500TH ANNIVERSARY

386 **SOBRE OS AUTORES** *ABOUT THE AUTHORS*

390 **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS** *BIBLIOGRAPHIC REFERENCES*

FIGURA G
Vila de Olinda e Porto do Recife. 1582-1585
Autor: Luís Teixeira.
FONTE: Wikimedia Creative Commons.

FIGURE G
Town of Olinda and Port of Recife. 1582-1585.
Produced by Luís Teixeira
SOURCE: Wikimedia Creative Commons.

INTRODUÇÃO

Que a cidade é a maior invenção humana, já ouvimos algumas vezes de autores do porte de Lewis Mumford, Peter Hall, Joseph Rykwert e Witold Rybczynski, mas, quando nos deparamos com as grandes cidades brasileiras hoje — comprometidas pela falta de infraestrutura, conflagradas por inaceitáveis disparidades sociais, assustadas pela violência e sacrificadas cada vez mais por estacionamentos, muros, guaritas e anúncios —, somos levados, equivocadamente, a colocar em dúvida a grandiosidade dessa invenção. Perceber o sentido e a coerência deste conjunto de estruturas, ruas e edifícios, nos quais fazemos as nossas obrigações do dia a dia, não é tarefa fácil. Os bairros perdem as características que os distinguiam e passam a compor uma massa única, anódina e homogênea; edifícios com os quais os cidadãos se identificavam como parte palpável de sua cultura desaparecem abruptamente da paisagem urbana, enquanto outros mais novos nem a chance tiveram de ser reconhecidos como tal. Como essa paisagem está sempre em transformação, parece que os cidadãos não conseguem desenvolver laços afetivos com ela. Poucas cidades brasileiras representam melhor esta situação hoje do que o Recife.

Para dar um novo significado à nossa cidade, para nos reconciliarmos com ela e para entendê-la como parte inalienável da nossa cultura, é fundamental um esforço de compreender a paisagem que se desenrola diante de nós, como chegamos até aqui, quais as lógicas que gestaram esses espaços, ruas e edifícios que nos cercam. Como esta cidade tomou forma, o que existia antes, como e por que foi transformada?

Como o escocês Patrick Geddes, um importante urbanista do começo do século passado, acreditamos que uma melhor compreensão da relação da cidade com o seu sítio natural e com o território circundante e das transformações que se sucederam, articuladas com os aspectos culturais, políticos, sociais e econômicos de cada época, contribui para um melhor entendimento das soluções para os desafios que esta cidade enfrenta hoje. Tal empreitada, continuando com Geddes, pode nos ajudar a entrar no espírito de nossas cidades, sua essência histórica e seu presente. O estudo cuidadoso da transformação de uma cidade pode ser um importante instrumento para pensar o seu futuro. Ao invés de recorrermos a planos fantasiosos, o caminho para uma cidade mais equilibrada, bela, justa e digna já existe na própria cidade, cabendo a nós identificá-lo.

Para outro importante urbanista daquele período, o francês Marcel Poëte, somente por meio do conhecimento das transformações espaciais da cidade (e não dos fatos históricos que nela tiveram lugar) podemos entender os elementos que perduram e marcam sua evolução, sendo assim possível tomar decisões acertadas sobre o seu projeto hoje.

Já no começo de nosso século, o urbanista italiano Bernardo Secchi afirma, em *Primeira lição de urbanismo*, que para onde olharmos encontraremos

INTRODUCTION

Many acclaimed authors such as Lewis Mumford, Peter Hall, Joseph Rykwert and Witold Rybczynski have suggested that the city is the greatest invention of the human race. However, if we cast an eye over the greatest cities in Brazil today–hampered by lack of infrastructure, beset by unacceptable levels of social inequality, with shocking levels of violent crime and increasingly large swathes given over to parking lots, walls, security, and advertisements—this may mislead us into doubting the greatness of this invention. It is not easy to get a grasp of the overall significance of this set of structures, roads and buildings, in which we go about our everyday business as a cohesive whole. Neighborhoods have lost their distinguishing features and become part of a single, anodyne, homogeneous mass. Buildings, with which citizens have come to identify as a palpable part of their culture, have suddenly vanished from the urban landscape, while other newer ones have not even been granted the opportunity to be acknowledged as such. It would appear that citizens are unable to develop any emotional sense of belonging in a landscape that is forever under transformation. Few Brazilian cities today exemplify this predicament better than Recife.

To give new meaning to our city, we need to accept it and see it as an inalienable part of our culture. It is essential that we make the greatest possible effort to comprehend the landscape that unfolds before us, to examine how we reached this point, and to understand the reasons why the spaces, streets and buildings that surround us have been managed this way. How and why has the appearance of the city been transformed over time?

We agree with the renowned early 20th century Scottish urbanist Patrick Geddes that better understanding of the relation between the city and its natural environment and surrounding territory and the transformations that it has undergone, in combination with knowledge of the other cultural, political, social and economic aspects of each age, may help us find solutions to the challenges that this city faces today. This undertaking, as Geddes again pointed out, can help us to relate to the spiritual essence of our city, as it has evolved throughout history and as it exists today. Careful study of the transformation of a city can help us think about its future. There is no need for outlandish plans for the future: the way forward towards a more balanced, more aesthetically pleasing, fairer, more dignified city already exists within the city itself. All we need to do is find this path.

For another major urbanist of the early twentieth century, Marcel Poëte, it is only through an understanding of the spatial transformations of the city (and not the historical facts that take place within it), that we are able to achieve awareness of those enduring elements that mark its evolution over time. And it is this that also enables us to make appropriate decisions regarding projects for the city today.

traços deixados por quem nos precedeu: vilarejos, casas isoladas, ruas e trilhas, ruínas, canais, diques, desmatamentos, divisão de terrenos rurais, plantações. Esses vestígios do passado podem ser vistos no Recife, alguns com mais facilidade, embora utilizados de diferentes maneiras daquela para que foram pensados, enquanto outros foram destinados à destruição ou desconfigurados de tal forma que é difícil percebê-los na cidade.

Este livro que o leitor tem em mãos busca contribuir para a recuperação da história das transformações de nossa cidade ao longo dos quase cinco séculos de sua existência. Preferimos o termo *transformação* em vez de *evolução*, pois este último passa a ideia de mudança para melhor, o que nem sempre é verdade quando tratamos de cidades.

Buscamos entender a história da cidade em uma perspectiva integrada. Ao longo dos capítulos, mostramos qual era a forma da cidade em cada período histórico, suas ruas, edifícios e espaços públicos e como forças sociais, políticas, culturais e econômicas atuaram transformando-a. Procuramos evidenciar como essas realidades foram problematizadas pelas elites técnicas (não só arquitetos e urbanistas, mas também dirigentes políticos, advogados, médicos, artistas e intelectuais das mais diversas áreas) e como isso se traduziu em ações, planos e projetos urbanos, códigos e legislações para a cidade como um todo ou para partes dela. Buscamos também mostrar como foram implementados e como, por sua vez, contribuíram para transformar a cidade.

O estudo do passado de nossas cidades e nossos edifícios já tem uma certa trajetória e comportou diversos olhares, ora privilegiando a arquitetura, a forma da cidade e das práticas profissionais, ora a própria história que tem como lócus a cidade.

Na década de 1910, Ricardo Severo, logo seguido por José Marianno Filho e Lucio Costa, foi o primeiro a olhar para o nosso passado colonial como fonte de inspiração para sua arquitetura. Entre as décadas de 1940 e 1960, os estudos dos historiadores da arte Robert Smith e Germain Bazin sobre arquitetura da era colonial revelaram a riqueza de nossa arquitetura barroca para a cena internacional. No final dos anos 1960, aparecem os estudos pioneiros de arquitetos sobre a forma da cidade brasileira, notadamente os clássicos de Paulo Santos e Nestor Goulart Reis Filho. Nos anos 1980, é inegável a contribuição de historiadores, sociólogos e geógrafos, como Maria Stella Bresciani, Nicolau Sevcenko, Licia do Prado Valladares e Maria Adélia de Souza, que se voltaram para o estudo da paisagem social das cidades brasileiras nas primeiras décadas do século XX, muito influenciando os estudos conduzidos por arquitetos nas décadas seguintes. A partir dos anos 1990, têm lugar entre os arquitetos importantes pesquisas sobre a história do urbanismo, suas formas de institucionalização, a circulação de ideias e o impacto em nossas cidades ao longo do século XX. Por fim, nos anos 2000, cresceram exponencialmente os estudos sobre a arquitetura moderna brasileira, revelando facetas desta ainda desconsideradas pela historiografia.

In the early years of the present century, the Italian urbanist Bernardo Secchi stated, in his *First Lesson of Urbanism*, that, wherever we look, we will find traces left by those who preceded us: hamlets, homesteads, ruins, tracks and roads, canals, dikes, deforestation, plantations, subdivisions of rural land. These vestiges of the past can be seen in Recife, some more easily than others. Some now serve purposes different from those for which they were originally designed, while others have been given over to destruction or so greatly disfigured that it is hard to make them out at all.

The present volume aims to look back over some of the transformations that our city has gone through in almost five centuries of existence. We prefer to speak of transformation rather than evolution, because the latter may give the impression that change is always for the better, which is not always the case with cities.

We attempt here to see the city as an integrated whole. In the course of the chapters that follow, we examine the form the city took in each historical period, its roads, buildings and public spaces and how social, political, cultural and economic forces have helped to shape its shifting features over time. We seek to show how these realities have been viewed by the technical élites—not only architects and urban planners, but also politicians, lawyers, physicians, artists and intellectuals from a wide diversity of fields. We also examine how these viewpoints have been translated in actions, urban plans and projects, codes and laws for the city as a whole or for some specific parts of it. We also seek to demonstrate how these projects were implemented and how, in turn, they have helped shape the changing city over time.

Scholars have been studying the history of Brazilian cities and their buildings for some time now from various perspectives. They have focused on the architecture, the form of the city, the work of the professionals involved, as well as the historical events that have taken place within its bounds. In the 1910s, Ricardo Severo, closely followed by José Marianno Filho and Lucio Costa, were the first to look to our colonial past as a source of inspiration for their architectural endeavors. From the 1940s to the 1960s, studies of colonial era architecture conducted by art historians Robert Smith and Germain Bazin revealed the true richness and international standing of Brazil's baroque architecture. The late 1960s saw the publication of the first pioneering studies by architects of the form of the Brazilian city, including classic works by Paulo Santos and Nestor Goulart Reis Filho. In the 1980s, a significant contribution was made by historians, sociologists and geographers, such as Maria Stella Bresciani, Nicolau Sevcenko, Licia do Prado Valladares and Maria Adelia de Souza, who turned their attention to the social landscape of Brazilian cities in the early 20th century and exercised great influence on studies produced by architects in

O estudo que o leitor tem em mãos busca admitir a contribuição desses diversos campos disciplinares e se esforça para integrar os olhares da história urbana, da história da forma urbana, da história do urbanismo e da história da arquitetura, buscando estabelecer um diálogo entre estes. Apesar de essas disciplinas por vezes se sobreporem, a crescente exigência acadêmica por especialização tende a ressaltar suas particularidades e suas autonomias e a enfraquecer suas conexões. Procuramos aqui reforçar essas conexões, tendo a dimensão física da cidade como ponto de partida.

Assim, todos os autores são arquitetos, embora oriundos de diferentes campos da profissão (urbanismo, patrimônio, história) e com percursos profissionais diferenciados, mas com um ponto em comum: um grande interesse pela história das transformações de nossa cidade. Os autores também são de diferentes gerações, pois mais de cinco décadas separam a data de nascimento do autor mais velho da autora mais nova, o que revela também diferentes olhares sobre o Recife.

As fontes utilizadas foram as mais variadas: mapas, gravuras, fotografias, relatórios, projetos e planos urbanísticos, matérias de jornais, relatos de viajantes e cronistas, depoimentos, mas também estudos de outros colegas que deixaram contribuições muito importantes, em publicações esgotadas ou ainda em teses e dissertações de circulação restrita ao âmbito acadêmico. Essas publicações são referidas ao longo dos textos para que o leitor possa se aprofundar no período ou episódio que lhe interessar.

O livro está organizado em onze capítulos dispostos de forma cronológica, tratando dos diferentes momentos da trajetória de transformações urbanas da cidade do Recife. Se, no início, as narrativas contemplam intervalos mais longos, com exceção do período holandês, na medida em que avançamos na cronologia os capítulos abordam períodos menores, tendo em vista a disponibilidade das fontes, a trama complexa de acontecimentos e o impacto que estes tiveram para o Recife atual. Um grande esforço foi feito para fazer as transições mais fluidas, buscando evitar sombreamentos e lacunas entre um capítulo e outro

Esperamos, assim, que esta publicação possa atender a um público mais amplo do que poucos arquitetos e historiadores especialistas no tema, que possa engajar o cidadão em uma descoberta de sua cidade e que, assim, possa reforçar seus laços de identificação com ela e ajudá-lo a se tornar um personagem mais ativo em prol de sua conservação e melhoria da qualidade de vida.

Fernando Diniz Moreira

subsequent decades. Since the 1990s, architects have produced important studies of the history of urbanism, its forms of institutionalization, the circulation of ideas and the impact on our city over the 20th century. Finally, the 2000s have seen an exponential growth in studies of modern architecture in Brazil, revealing facets that have hitherto been overlooked by historians.

The present study aims to include the contributions made by these diverse fields of scholarship and also to find connections between urban history, the history of urban form, the history of urbanism and the history of architecture to establish dialogue between these fields. Although these disciplines sometimes overlap, growing specialization in academia tends to emphasize their peculiarities and autonomy at the expense of the connections between them. We seek here to stress these connections, taking the physical dimension of the city as our starting point.

All the authors are architects. Although they work in different fields (urban planning, heritage, history) and hail from a variety of different professional backgrounds, they all share a great interest in the history of the transformations our city has undergone. The authors are also of different generations, since over five decades separates the oldest from the youngest, thereby revealing another dimension to the different ways in which our city can be perceived.

The extremely varied sources include maps, engravings, photographs, reports, projects and plans, newspaper articles, travelers' accounts, public statements, and also studies by other colleagues who have made invaluable contributions, in best-selling publications or in theses and dissertations in circulation in the academic world. These publications are referred to throughout the text so as to enable the reader to pursue more in-depth knowledge of any period or issue that may interest them.

The book is divided into eleven chapters arranged chronologically, dealing with different points in time in the history of urban transformation of the city of Recife. The early chapters cover longer periods, with the exception of the Dutch period, while the later ones deal with more complex periods of shorter duration, for which a larger number of sources are available, and which have had much greater impact on the Recife of today. Every effort has been made to ensure that the transition from one period to another is as smooth as possible, avoiding overlaps or gaps between one chapter and another.

We thus hope that this publication will reach an audience that extends well beyond the handful of architects and historians who specialize in the subject and that it will help ordinary citizens discover their own city and thus strengthen their sense of attachment to it and become more active participants in promoting its conservation and improved quality of life.

Fernando Diniz Moreira

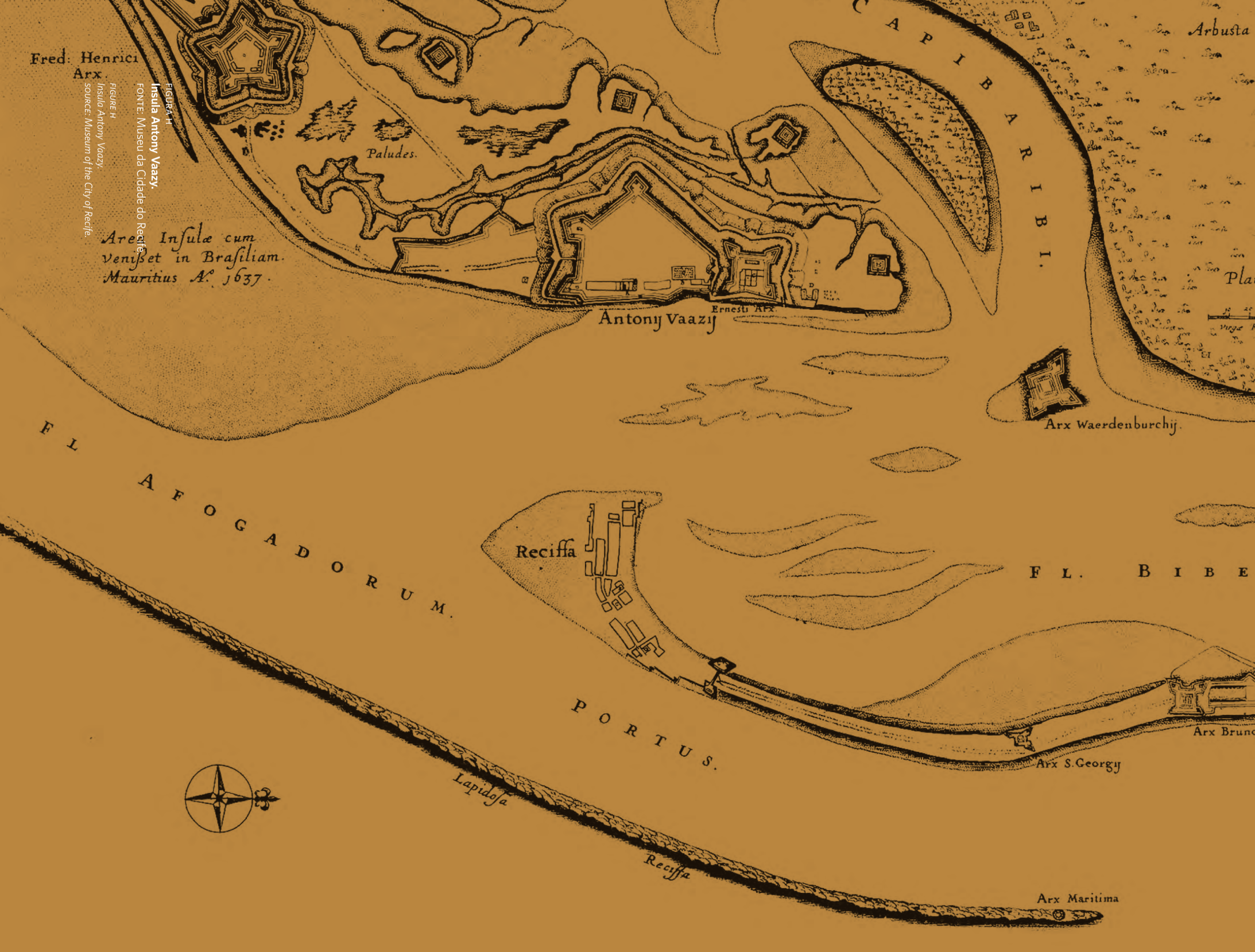


FIGURA 11
Insula Antony Vaazy.
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 11
Insula Antony Vaazy.
SOURCE: Museum of the City of Recife.

1

O RECIFE: DAS ORIGENS ATÉ A CHEGADA DOS HOLANDESES (1535-1630)

RECIFE: FROM ITS ORIGINS TO THE ARRIVAL OF THE DUTCH (1535-1630)

JOSÉ LUIZ MOTA MENEZES

1. PORTUGAL E A OCUPAÇÃO DOS TERRITÓRIOS DE ALÉM-MAR

> A época dos grandes descobrimentos constitui a passagem de um mundo a outro, da Europa a toda a Terra, mas, mais do que isso, ela é também a época em que os esquemas tradicionais foram ultrapassados, em que se reconhece que é necessário prestar atenção à observação; além do mais, é também a época em que muitos mitos se desvaneceram — como a impossibilidade da existência de vida humana a sul do Equador ou da existência de antípodas.
>
> *(ALBUQUERQUE, 1988, p. 11).*

Sair para fora, em oposição ao viver para dentro: uma necessidade que talvez tenha dado origem à navegação por rumo e distância, a qual ampliou aquela que somente permitia percorrer lugares próximos às costas. A navegação astronômica deu margem a se identificar o lugar do navegador em pleno mar. Meridianos e paralelos, assim como latitudes e longitudes, possibilitaram o grande salto além do mar interior, o Mediterrâneo.

Os instrumentos usados na navegação foram conquistas decorrentes das necessidades de melhor localizar o navio em mar aberto, onde não existia fácil referência para os pilotos. Tais instrumentos foram úteis também na construção de uma cartografia dos lugares descobertos.

O redesenho dos barcos e as velas de tipos diferentes facilitaram a navegação e a mobilidade no mar, diante das condições mais adversas, enquanto a limpeza do casco dos navios garantiu maior velocidade de deslocamento.

Nos estaleiros da Ribeira das Naus em Lisboa, Portugal, construíram-se os navios que iriam atravessar o mar ignoto e que tanto serviram para a descoberta do caminho para as Índias pelo sul da África.

A navegação em barcos tão pequenos era uma aventura à qual o medo, por longos anos, estava associado, quando se tratava de seguir adiante das ilhas do Atlântico em direção ao pôr do Sol. O desconhecido criou animais fantásticos que viveriam naquele mar ignorado e de difícil navegação para os pilotos.

> O grande surto do descobrimento de novas terras desconhecidas na Idade Média começou no século XIV. Italianos, maiorquinos, aragoneses e talvez mesmo portugueses visitaram várias vezes as Ilhas Canárias, onde, segundo algumas lendas muito antigas, reinava uma felicidade quase absoluta.
> No entanto, o objetivo dos primeiros navegadores que alcançaram as Canárias estava longe de ser a conquista da felicidade, nessas ilhas que se pensavam tão tranquilas, com clima ameno e ricas de flores e de frutos.
>
> *(ALBUQUERQUE, 1988, p. 17).*

1. PORTUGAL AND THE SETTLEMENT OF OVERSEAS TERRITORIES

> The age of great discoveries represented a transition from one world to another, from a world centered on Europe to one that embraced the whole planet. It was also a time in which traditional ways of seeing the world were superseded and people became increasingly aware of the need to base knowledge on observation. Furthermore, it was an age in which a great many myths were dispelled—including that of the impossibility of human life South of the equator and that of the existence of an antipodal realm.
>
> *(ALBUQUERQUE, 1988, p. 11).*

Going out into the world, rather than staying within one's own horizons, is perhaps the basic human need that gave rise to the emergence of a kind of navigation that no longer obliged sailors to hug the coast. Astronomical navigation enabled mariners to identify their position on the open seas. Meridians and parallels—latitude and longitude—made it possible to venture out beyond the 'inland' Mediterranean Sea.

The instruments used for navigation arose from the need to identify the location of a ship on the open sea, in situations when no points of reference were readily available. Such instruments were also useful for creating maps of the discovered lands.

The redesign of ships and sails of various types enabled navigators to undertake more hazardous journeys, while the cleaning of the hulls of ships provided greater speed.

The shipyards of Ribeira das Naus in Lisbon, Portugal, built vessels that would cross the uncharted seas and that would help discover a route to the Indies around the southern tip of the African continent.

A voyage in such a small ship was an adventure that had for many years filled men with fear of venturing further out beyond the islands of the Atlantic in the direction of the setting sun. The mystery of the unknown caused that uncharted, barely navigable sea to be populated in imagination with a whole menagerie of fantastic animals.

This huge upsurge in the discovery of lands unknown in the Middle Ages had already begun in the 14th century, with Italians, Majorcans, Aragonese and maybe even some Portuguese visiting the Canary Islands on various occasions and finding there, if ancient legends are to be believed, a state of almost total bliss.

> However, the aim of the first navigators to reach the Canary Islands was far removed from the attainment of bliss on islands that they imagined to be blessed with an exceptional calm and highly temperate climate rich in the fruits and flowers of the earth.
>
> *(ALBUQUERQUE, 1988, p. 17).*

> A realidade era bem diferente; encontravam-se terras muito pobres e habitadas por gente miserável. A razão era porque ocorria a possibilidade de adquirir alguns vegetais utilizados na indústria têxtil; fazer prisioneiros e vendê-los como escravos na Europa; e, enfim, por último, colonizar as ilhas.
> *(ALBUQUERQUE, 1988, p. 18).*

Os aragoneses desejavam *explorar* essas ilhas. Os portugueses as queriam *ocupar*, considerando-as pontos de apoio para as viagens ao longo da costa africana ao sul do Cabo Bojador. Estas razões eram mais fortes que as outras. Ocorreram então as primeiras questões entre os espanhóis e os portugueses. Os portugueses perdem, para os castelhanos e aragoneses, a posse das ilhas.

Os portugueses continuam a tentativa de navegar ao longo da costa da África na direção sul. As razões, ainda que não de todo documentadas, eram: atingir, por via marítima, os centros produtores do ouro, e, na impossibilidade de alcançá-los, penetrar nos mercados onde as transações desse metal precioso se efetuavam em primeira mão; adquirir escravos; e, finalmente, estabelecer contatos decisivos com possíveis reinos cristãos que se supunham existir na África (a lenda de Prestes João).

As viagens ao longo da costa da África, lado ocidental, conduziram à fundação de feitorias, entrepostos de domínio e de comércio com os nativos. Duas seriam importantes: Arguim e Mina. Entre os anos de 1480 e 1490 vai ocorrer o desenvolvimento do programa de chegada à Índia desde o sul da África.

Os navegadores Diogo Cão e Bartolomeu Dias foram por mar, e Pero de Covilhã e Afonso de Paiva viajaram por terra para efetivar a primeira parte do programa estabelecido ao tempo de D. João II. Afonso de Paiva morreu no Cairo, mas Pero de Covilhã conseguiu visitar a Índia, permanecendo algum tempo em Goa, em Ormuz e na Arábia, e, provavelmente, os principais portos da costa oriental africana até Sofala. Ao se dobrar o Cabo da Boa Esperança, tornou-se mais fácil atingir por mar a costa oriental da África, a Índia e o restante do Oriente.

Somente o domínio das Canárias não satisfazia os reinos de Castela e Aragão. Piratas espanhóis, então, começaram a atacar navios portugueses, e a questão dos limites na conquista do Atlântico somente será melhor resolvida com o Tratado de Tordesilhas em 1494. A descoberta da América Central por Colombo apressou a materialização desse Tratado.

Os portugueses sonhavam em dominar o comércio estabelecido, há muitos anos, no Oceano Índico. No entanto, não havia ainda uma política estabelecida com precisão sobre o desejado. Dominar os mares e exercer assim o domínio sobre as feitorias seria excelente, mas a marinha lusitana era pouca para tal finalidade. As especiarias eram o fim maior desse comércio.

> The reality was very different. The land was very poor and home to an indigent indigenous population. The interest of the explorers lay in the possibility of acquiring plants used to make textiles, taking prisoners to sell as slaves in Europe and, ultimately, colonizing the islands.
> *(ALBUQUERQUE, 1988, p. 18).*

The Aragonese wanted, in short, merely to exploit these islands. The Portuguese wanted to occupy them, viewing them as potential stopover points for trips along the coast of Africa south of Cape Bojador. Such motives outweighed all others and this sparked to the first disputes between the Spanish and the Portuguese. The Portuguese would eventually lose possession of the islands to the Castilians and the Aragonese.

The Portuguese, however, continued to attempt to sail southwards along the coast of Africa. Their reasons, although not fully documented, were to reach, by sea, the centers of gold production, or, should this prove impossible, to gain a foothold in the markets where this precious metal was traded first-hand, acquire slaves, and, ultimately, make contact with Christian kingdoms believed to exist in Africa (the legend of Prester John).

Trips along the western coast of Africa led to the foundation of *feitorias*, trading posts from which it was possible to hold sway over the natives and do business with them. The two most important of these were Arguim and Mina. Between 1480 and 1490, the Portuguese worked tirelessly on the project of reaching India by sailing round Africa.

The navigators Diogo Cão and Bartolomeu Dias travelled by sea, while Pero de Covilhã and Afonso de Paiva went by land in an attempt to accomplish the first part of the program established by King John II. Afonso de Paiva died in Cairo, but Pero de Covilhã managed to reach India, spent some time in Goa, Ormuz and Arabia, and, possibly, the main ports on the east coast of Africa up to Sofala. Rounding the Cape of Good Hope made it easier to reach the eastern coast of Africa, India and the rest of the Far East by sea.

The Canary Islands, however, were not prize enough to satisfy the lust for conquest of the Kingdoms of Castille and Aragon. Spanish pirates, therefore, now started to attack Portuguese ships and the issue of the boundaries between Spanish and Portuguese conquests in the Atlantic would only be settled later with the Treaty of Tordesillas in 1494. The discovery of Central America by Christopher Columbus fast-tracked the signing of this treaty.

The Portuguese dreamt of dominating the trade routes that had been established many years previously in the Indian Ocean. There was, however, still no precise policy for achieving this. Ruling the waves and thus controlling trade would have been a highly desirable outcome, but the Portuguese navy was far from being equal to this task. Spices were the main object of this trade.

O plano de Afonso de Albuquerque estava assentado na conquista e ocupação dos postos-chaves do comércio indiano, ou seja, Goa, Ormuz, Adem e Malaca. Ormuz e Malaca foram conquistadas em 1511 e 1514 respectivamente. A ideia não vingou de imediato, porém foi seguida pelos que sucederam a Albuquerque. Depois se conquistou Diu. Além da Índia, os portugueses atingiram posteriormente a China e o Japão.

Aquilo que descrevia Marco Polo, ao final da Idade Média, passou a ser visto como realidade pelos viajantes, e um novo mundo surgiu, com hábitos e costumes diferentes, aos olhos dos europeus. O diferente assume primeiro plano no conhecimento de outros lugares. O pitoresco e o exótico assumirão muita importância daí em diante para a Europa.

Chegando às Antilhas, Colombo iniciou a exploração das terras que estavam ao redor das ilhas. Esse navegador e seus sucessores, Hojeda e Pinzon, conheceram a costa da América Central, a península da Flórida e o Nordeste da América do Sul. Depois, os portugueses com grande armada (por conta do Tratado de Tordesilhas) chegaram ao que foi nomeado de Brasil e tomaram posse do que está representado no conhecido mapa de Cantino de 1502.

2. A CONSTRUÇÃO DE UM MODO DE CRIAR CIDADES

Visto que outros eram os interesses da Coroa lusitana e de outros reinos naquela expansão que vimos, D. João III — face ao abandono inicial de ocupação das terras ora encontradas pelos navegantes, conhecedores que eram os pilotos da costa da Nova Terra, assim como os cartógrafos — divide, para efeito de povoação, esse extenso litoral em partes e as doa a quem, por conta própria as poderia desenvolver.

Há que se criar um modo de ocupação, não somente face à economia de sustentabilidade, mas precisamente em relação ao desenho do assentamento urbano. Diferentemente dos espanhóis, os portugueses respeitavam a geografia do lugar nessa organização do território. Diante das várias intervenções noutros locais, verifica-se que, nesse grande território e nas capitanias criadas, isso seria uma das regras. Naturalmente invariantes seriam respeitadas, quais a da presença de um centro onde estaria a matriz, a casa do governo, o açougue, a cadeia e, sendo vila, a Casa da Câmara. No mais, a geografia do lugar orientava os engenheiros e mestres de obras.

No caso da capitania de Pernambuco, seu primeiro donatário, Duarte Coelho, agasalhou-se, quando chegou a terras que lhe foram doadas, em uma antiga feitoria, a de Cristóvão Jacques, próxima à Ilha de Itamaracá e depois manda fundar Igarassu. Por sua experiência militar, verifica, com os integrantes do governo, a dificuldade de criar vila em área de um braço de mar que envolve a referida ilha. Descendo com sua gente na direção sul, ele escolhe

Afonso de Albuquerque's plan was based on conquest and occupation of the key trade posts providing access to India: Goa, Ormuz, Aden and Malacca. Ormuz and Malacca were conquered in 1511 and 1514 respectively. The plan did not meet with much support initially, but was taken up by those who succeeded Albuquerque. Then Diu, in India, was conquered. Thereafter the Portuguese would extend their reach beyond India, to China and Japan.

What Marco Polo had written about, in the Late Middle Ages, had become a reality for travelers, and a new world emerged, of customs and habits very different from the ones Europeans were accustomed to. A sense of difference was the prime feature of knowledge of these otherworldly places. From this time on, the picturesque and the exotic would come to play a very important role in European culture.

As soon as Columbus arrived in the Caribbean, he set about exploiting its islands. Christopher Columbus and his successors, Hojeda and Pinzon, discovered the coast of Central America, the Florida peninsula and the northeastern part of South America. Later, the Portuguese arrived in the land that would come to be called Brazil with a great armada and (thanks to the Treaty of Tordesillas) took possession of the territory represented in the so-called Cantino Map of 1502.

2. DEVELOPING A WAY TO CREATE CITIES

This policy of overseas expansion of the Portuguese Crown and other European kingdoms had other motives. Faced with the initial abandonment of the settlements on these newly discovered lands, King John III sought the assistance of navigators who had sailed along and were thus familiar with the coasts of the New World and cartographers in dividing up this extensive coastland for the purpose of colonization and presenting them as a donation to anyone capable of developing them at their own expense.

Recipients of such donations were required to find a way of settling the land that was feasible not only in economic terms, but also in relation to the design of the urban infrastructure. Different from the Spanish colonists, the Portuguese respected the geography of the location in their development of the territory. Taking interventions in other locations as a guide, the Portuguese established that respect for geography would be one of the guiding principles in this vast territory and in the so-called captaincies created in it. Indispensable facilities, such as a headquarters, a seat of government, a butcher's, a jailhouse and, in the case of towns, a Council Chamber, would naturally have to be provided. Beyond this, however, it was the local geography that guided the work of engineers and master builders.

Upon arriving in the territory he had received as a donation, the first captain of the Captaincy of Pernambuco, Duarte Coelho, took shelter in

as terras que hoje formam a cidade de Olinda. Quer um porto junto ao local então escolhido, mas é impossível. Então instala seu porto numa península, onde uma barra grande, em falha nos arrecifes, deixa um ancoradouro interno onde se consertam os navios antes de sua vinda, citada por Pero Lopes de Souza em seu *Diário da Navegação*.

O povoado, ou "Povo" dos arrecifes, um *pueblo*, ora criado, possui um desenho urbano muito simples e decorrente da própria terra seca disponível para construção. Na organização urbana, casas, armazéns e a ermida foram distribuídos em linha, tendo uma rua por eixo. Um largo com uma ermida e ruelas transversais. Becos muito estreitos e ruas hierarquizam e caracterizam o tecido urbano. Quando chegamos a 1630, vemos o pouco que cresceu o "Povo", e ele se encontra, segundo a gravura *T' Recif de Pernambuco*, cercado por paliçada de madeira de paus a pique. Uma porta no lado do mar, com seu trapiche; uma no lado do istmo, a da terra, com seus dois redutos de defesa voltados para esse caminho para a vila; e, finalmente, a porta sul, localizada onde se fazia a travessia de barco para a Ilha de Antônio Vaz, então com algumas edificações e um pequeno convento dos frades de São Francisco. Tal travessia era importante, uma vez que as fontes de água potável, cinco cacimbas pertencentes a Ambrósio Machado, estavam nessa ilha.

Numa visão de conjunto, a organização territorial não parece ter sido resultado de uma ocupação acidental e decorrente de crescimento não previsto. Não deve ser fruto de nenhum trabalho de prancheta, isto é, de um estudo prévio, apesar de no Renascimento tal processo ter se instaurado, como ocorrera em 1639, então com o projeto de intervenção no Recife holandês do engenheiro Pieter Post, mas a expansão, tão bem organizada e racional, deve ser tributada ao conhecimento seguro do que se desejava e de um possível crescimento dos lugares derivado de bons princípios postos em prática nos primeiros dias. A expansão urbana de Olinda e do povoado do Recife foi determinada pela matriz e implantada por quem definiu os primeiros momentos dos dois lugares. Olinda sofreu um incêndio completo em 1631. A retomada do seu crescimento, em 1654, não mais contém nem respeita tanto os princípios anteriores, mas, por força do crescimento do Recife quando da presença holandesa, a malha urbana foi mantida, e apenas o centro de interesse desceu para o lugar da Ribeira, situado em cota mais próxima às fontes de água e onde se encontravam a Casa da Câmara e o comércio. Essa retomada de crescimento foi lenta e garantiu um desenho urbano sem muitas variantes até o século XX.

Com cerca de duzentos habitantes e aproximadamente quarenta casas, o Recife, com o incêndio de Olinda, cresceu como uma bexiga, ou bola de soprar, tomando terras ao rio e ao mar. A matriz luso-brasileira foi modificada com esse crescimento à volta. Ruas paralelas surgiram no povoado, e um certo desequilíbrio, com o crescimento vertical, desorganizou a paisagem urbana,

an old trading post, set up by Cristóvão Jacques near the island of Itamaracá and later ordered the creation of a settlement at Igarassu. His military experience led him and the members of his entourage to realize how difficult it was to create a town on the arm of the sea that surrounds this island. He thus moved south and settled on the land where the city of Olinda is currently located. It was, however, impossible to install a port in this chosen location. The port was therefore built on a peninsula, where an extensive break in the barrier reef provided a sheltered anchorage, which had provided a location for the repair of vessels, prior to his arrival, as recounted by Pero Lopes de Souza in his *Travel Log*.

The settlement or *Pueblo* (people) of the reefs now created, had a very simple urban design determined by the availability of dry land for construction. It contained houses, storage areas and a church arranged in a line along a single road. An open space with a church and small side roads, very narrow streets, and back alleys created the characteristic hierarchy of the urban fabric. By 1630, we can see how little this "People" had grown, and we find it, in the engraving entitled *T' Recif de Pernambuco*, surrounded by a wattle-and-daub palisade. One gate was located on a pier facing out to sea; another on the other side of the isthmus, facing inland, with its two defensive strongholds turned towards the route to the town. Finally, there was a southern gate, located at the point where the ferry crossed to Antônio Vaz Island, which, at that time, was home to a few buildings and a small convent of Franciscan nuns. This crossing was important, since the only sources of drinking water—five natural springs belonging to Ambrósio Machado—were located on this island.

The overall organization of the territory does not appear to have been the result of accidental occupation and unplanned growth. It was not produced on a drawing board or planned, although the Renaissance had already brought this innovation and it would be applied in Recife in 1639, with the intervention in Dutch Recife of the engineer Pieter Post. This highly organized rationalistic planning must, however, have been based on clear thinking as to the desired outcome and possible growth of the location derived from sound principles put into practice in the early days. The urban expansion of Olinda and the settlement of Recife were determined by the location of the headquarters installed by those who first settled these locations. Olinda was completely destroyed by fire in 1631. When urban growth picked up again in 1654, it no longer remained true to the former principles, but, on the strength of the growth of Recife during the Dutch period, the urban fabric was maintained, the only growth being in the direction of the place known as Ribeira, situated on a portion of land nearer the water sources where the Council Chamber and the commercial center were located. Growth continued at this

depois melhor tratada quando da presença do Governador João Maurício de Nassau (1637–44). Tudo quanto se fez em termos de ampliação do lugar de certo modo respeitou a tessitura anterior, e somente se sentirá a presença do urbanismo holandês, na Ilha de Antônio Vaz, com a intervenção na área entre a chamada Velha Maurícia, onde estava a praça do Grande Mercado, reorganização de uma anterior ocupação luso-brasileira, e o Forte das Cinco Pontas sendo parte de um plano de 1639 de um engenheiro holandês. Tudo conforme veremos no capítulo seguinte a este.

Ampliado desde 1630, o povoado, foi devidamente fortificado e, dessa maneira, pôde ser visto em mapas e vistas que dele fez-se desde então. A primeira cerca, uma paliçada construída em 1629, foi ultrapassada, e uma nova envolveu a povoação desde 1638, que foi novamente cercada em 1645 para a defesa contra o ataque dos luso-brasileiros.

O Recife em 1630 era uma estreita península de pouco mais de duzentos passos na sua parte mais larga. Uma curvatura no final desse acidente geográfico lhe deu o apelido de *lingueta*. O assentamento da povoação e a distribuição das primeiras ruas foi uma consequência natural dessa forma. A parte de terra seca, no centro daquela península e no seu extremo, como vimos, definiu as linhas mestras da ocupação com ruas e quadras nesse primeiro "plano diretor". Desde a passagem, em balsa, para a Ilha dos Navios, a de Antônio Vaz, situada no final da península, até a outra extremidade, na direção de Olinda, a ocupação urbana tomou como referência essa linha diretora, marcando-se, assim, de maneira bem racional, o assentamento das ruas e das casas. Essa organização urbana dava ao casario do leste uma vista para o mar; e, aos do oeste, o Rio Capibaribe, visto dos seus quintais, correndo nessa banda da península. Dessa forma é que podemos ver a povoação em vistas realizadas por holandeses do século XVII.

O "Povo", a Aldeia Recife, tinha um bom desenho urbano, que contemplava um largo para a Ermida de São Frei Pedro Gonçalves, devoção dos homens do mar, e um espaço aberto mais amplo para as ruas onde estava o trapiche, no qual eram amarrados os barcos menores, uma vez que os maiores ancoravam no *Poço*, do lado de dentro dos arrecifes e na parte externa, em local depois chamado de *Mosqueiro*. A passagem desde o mar aberto para esse ancoradouro interno era difícil, mas, uma vez os barcos ancorados nessa parte protegida, poderiam ocorrer inclusive consertos os mais diversos.

Em 1630, os holandeses tomaram a Capitania de Pernambuco e escolheram o Recife para a sede de sua Conquista. Por não servir para tal fim diante da dificuldade de fortificá-la, Olinda foi incendiada em novembro de 1631.

Durante cerca de sete anos (1630–37), pouco se fez em termos de organização urbana no Recife. A necessidade de alojar o grande contingente de soldados e de outra gente vinda com a armada invasora, que permaneceu em Pernambuco, originou muitas intervenções sem nenhum programa melhor

slow pace and this ensured that the urban design remained relatively unchanged right up until the 20th century.

With around two hundred inhabitants and forty houses, urban growth mushroomed in Recife after the fire in Olinda and the city began to reclaim large quantities of land from the river and the sea. The Portuguese-Brazilian style of urban design underwent modification with this renewed growth. Straight parallel streets began to appear in the settlement and, along with them, a certain disequilibrium caused by vertical growth disrupting the urban landscape. This situation would be addressed more adequately subsequent to the installation of John Maurice of Nassau as governor, between 1637 and 1644. All this growth to some extent respected the pre-existing texture and the influence of Dutch urban planning would only be felt on Antônio Vaz Island, with the intervention in the area between so-called Old Maurícia, with its Grand Market square, where a pre-existing Brazilian-Portuguese settlement was re-developed, and Five Points Fort, which formed part of the 1639 plan put together by a Dutch engineer. This topic will be covered in greater detail in the next chapter.

The expansion that began in 1630 led to the settlement being more effectively fortified and this can be seen in the maps and panoramic views produced from that time onwards. The first defensive wall, a palisade built in 1629, was replaced by a new one in 1638, and then upgraded again in 1645 to prepare the city to resist a Portuguese assault.

Recife in 1630 was a narrow peninsula of around two hundred paces in width at its widest point. The curved shape at the end of this peninsula gave it the nickname *lingueta* (little tongue). The development of the settlement and the layout of its first streets were determined by this natural geography. The dry land in the center of the peninsula and at its tip established, as we have seen, the main lines of development of streets and blocks in this first "Master Plan". From the ferry crossing to Ilha dos Navios, Antônio Vaz, at one end of the peninsula to the other end, closer to Olinda, urban development followed this kind of highly rational planning of streets and housing. This provided the houses in the east with a view of the sea and those in the west with a view of the River Capibaribe, seen from their backyards, flowing alongside the peninsula. This was the form that urban development of the settlement took at the time of the Dutch occupation in the 17th century.

The "people" of Recife enjoyed sound urban design, including the large courtyard of the Church of São Frei Pedro Gonçalves, the patron saint of seafarers, and a broader open space with walkways and a pier, at which smaller boats were moored, the larger ones lying at anchor in the waters on the landward side of the reefs and the external part, in a place later called *Mosqueiro*. The passage from the open sea into this

definido de crescimento da aldeia e do seu redor. Em 1637, com a presença do governador nomeado João Maurício de Nassau, teve início uma intervenção urbana de maior porte e dentro de princípios urbanos do século XVII holandês.

3. O RECIFE EM 1630: O QUE O HOLANDÊS VIU DESDE O MAR

Em 1630, uma forte armada da Companhia das Índias Ocidentais tomou Olinda e o Recife. O feito era esperado nos Países Baixos, e, dele, deu-se larga notícia para a Europa através da publicação do *Bref recit I de ce qui s´est passe a la prinse I de la MLLE I Olinde de Pernambouc* do Almirante, General de Mar Hendrick Cornelissen Lonck, um dos mais experientes chefes militares vindos com a armada. Esse relatório foi ilustrado com uma vista panorâmica e outra topográfica descritivas da invasão, permitindo-nos tomar conhecimento do estado dos assentamentos urbanos em 1630. Um desenho foi tomado do natural, desde os arrecifes, e entregue ao gravador Claes Janszoon Visscher (apelidado de Piscator) para elaborar as estampas que, coladas, como se fazia na época, organizavam a informação. Assim, a imagem descritiva do ataque, a da tomada de Pernambuco, foi impressa na Europa. Apesar de tomada do natural, a vista panorâmica não é fiel às características das edificações então existentes no Recife e em Olinda. O processo adotado é o mesmo das estampas produzidas na Europa e que tratam, no século XVI, dos índios brasileiros. Estas foram fantasiadas, recriadas, pelos mais diversos gravadores; e, assim, também Piscator, esse notável gravador holandês, recriou a possível realidade daquele desenho que recebeu. Aquela vista topográfica, onde se representou o ataque a Olinda e a chegada ao Recife da gente holandesa, foi copiada por outros ilustradores, mas, ao que nos parece, estes tomaram como referência apenas o desenho antes referido.

Na Biblioteca da Universidade de Leiden, Holanda, na coleção *Bodel Nijenhuis,* encontra-se um folheto raro, sem data, intitulado *Vertooningh van de veroveringhe van de Stadt OLINDA, gheleghen in de Capitania van Pharnambuco door den E.E. Manhaften, Geftrenghen Hendrick C. Lonck, Generael te Water ende te Lande, &c. Naert leven afghebeelt ende met her Iacht de Braeck, overghekomen.* Trata-se de uma narração da tomada de Olinda pelos holandeses, acompanhada dos artigos da rendição e da lista das munições capturadas, em holandês e espanhol. O folheto contém ainda o texto do acordo para a capitulação do Forte de São Jorge, também em holandês e espanhol. O folheto é ilustrado com uma vista panorâmica, com linha de horizonte elevada, com os seguintes limites: desde a Praia de Pau Amarelo, onde desembarcaram os holandeses, até o Recife. Com o objetivo de ilustrar a tomada, a vista não tem um tempo determinado. As ações se desenvolvem de tal forma que possa o observador verificar o que aconteceu em um tempo mais longo de uma

secluded natural harbor was a difficult one, but, once the ships lay at anchor, a wide variety of repair work could be carried out.

In 1630, the Dutch took possession of the Captaincy of Pernambuco and chose Recife as their new capital. Olinda, being difficult to defend, no longer served this purpose and was destroyed by fire in November 1631.

For around seven years (1630–37), little was done in terms of urban development in Recife. The need to accommodate a large contingent of soldiers and others who had accompanied the armed invasion of Pernambuco gave rise to many interventions with no clearly defined plan for the growth of the settlement and its surrounding area. In 1637, when John Maurice of Nassau was appointed governor, larger scale urban development was initiated, in keeping with the principles of 17th century Dutch urban design.

3. RECIFE IN 1630: WHAT THE DUTCH SAW FROM THE SEA

In 1630, a powerful armada of the Dutch West India Company took possession of Olinda and Recife. This event had been planned by the Dutch and report of it spread quickly throughout Europe with the publication of *Bref recit I de ce qui s´est passe a la prinse I de la MLLE I Olinde de Pernambouc* by Admiral Hendrick Cornelissen Lonck, one of the most experienced Dutch military leaders accompanying the expedition. This report was Illustrated with a panoramic view of the area and a topographic map describing the invasion, providing information on the state of urban development in 1630. One of the drawings was made on location, from the reefs, and given to the engraver Claes Janszoon Visscher (known as Piscator) to produce prints, which were glued together, as was the practice at the time, as a way of putting the information into some systematic order. An illustration of the invasion of Pernambuco was thus printed in Europe. This panoramic view, despite having been drawn from nature, does not accurately portray the exact features of the buildings then standing in Recife and Olinda. The process was the same as that adopted by the European artists who produced prints of images of indigenous Brazilians in the 16th century. These were European fantasies elaborated on by a variety of engravers. Piscator too, one of the most prestigious Dutch engravers of the time, depicted the reality that he imagined. The topographic map of the siege of Olinda and the arrival of the Dutch in Recife was also copied by illustrators but these did not gain the same prestige as the aforementioned drawing.

In the library of the University of Leiden, in the Netherlands, the Bodel Nijenhuis Collection contains a rare undated pamphlet entitled *Vertooningh van de veroveringhe van de Stadt OLINDA, gheleghen in de Capitania van Pharnambuco door den E.E. Manhaften, Geftrenghen Hendrick C.*

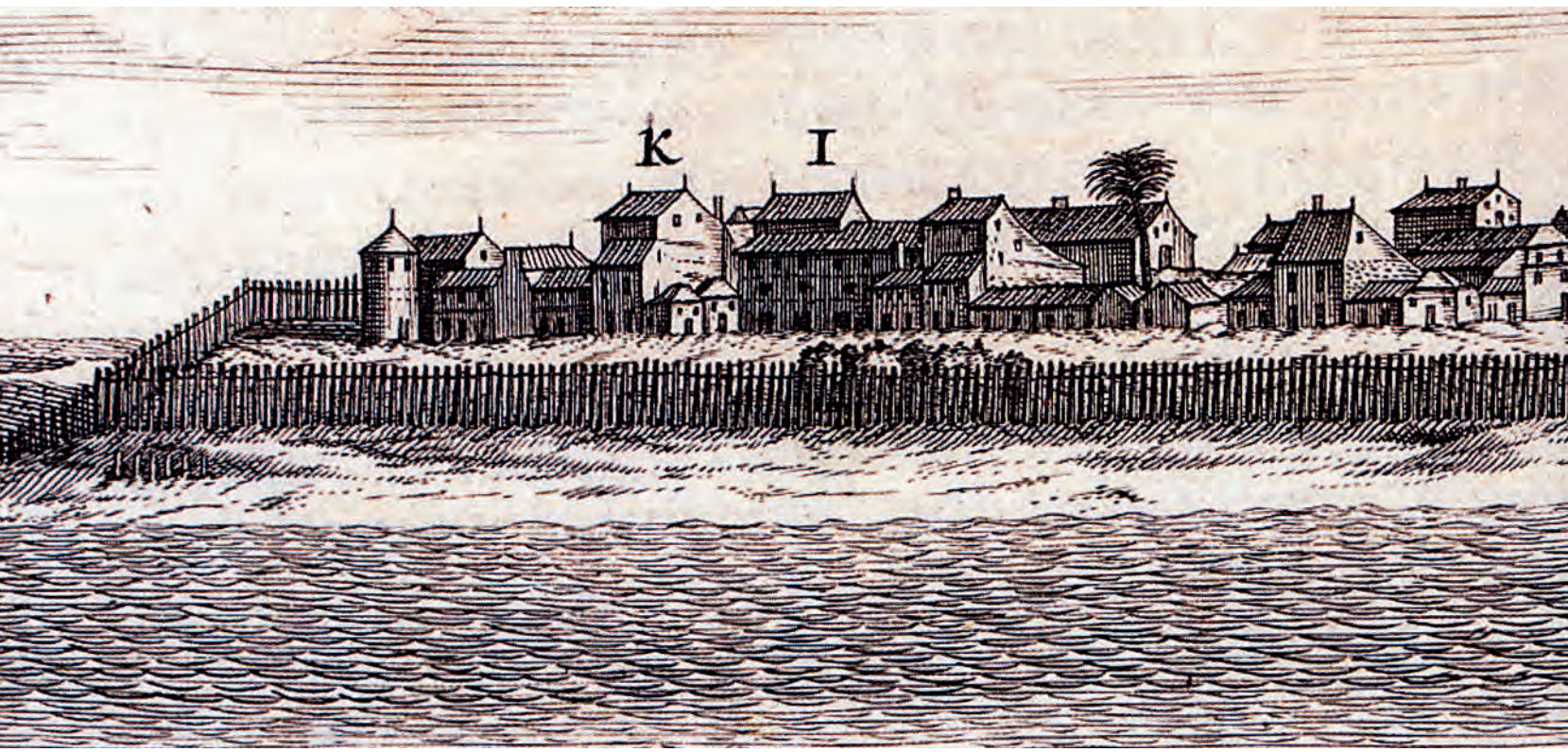
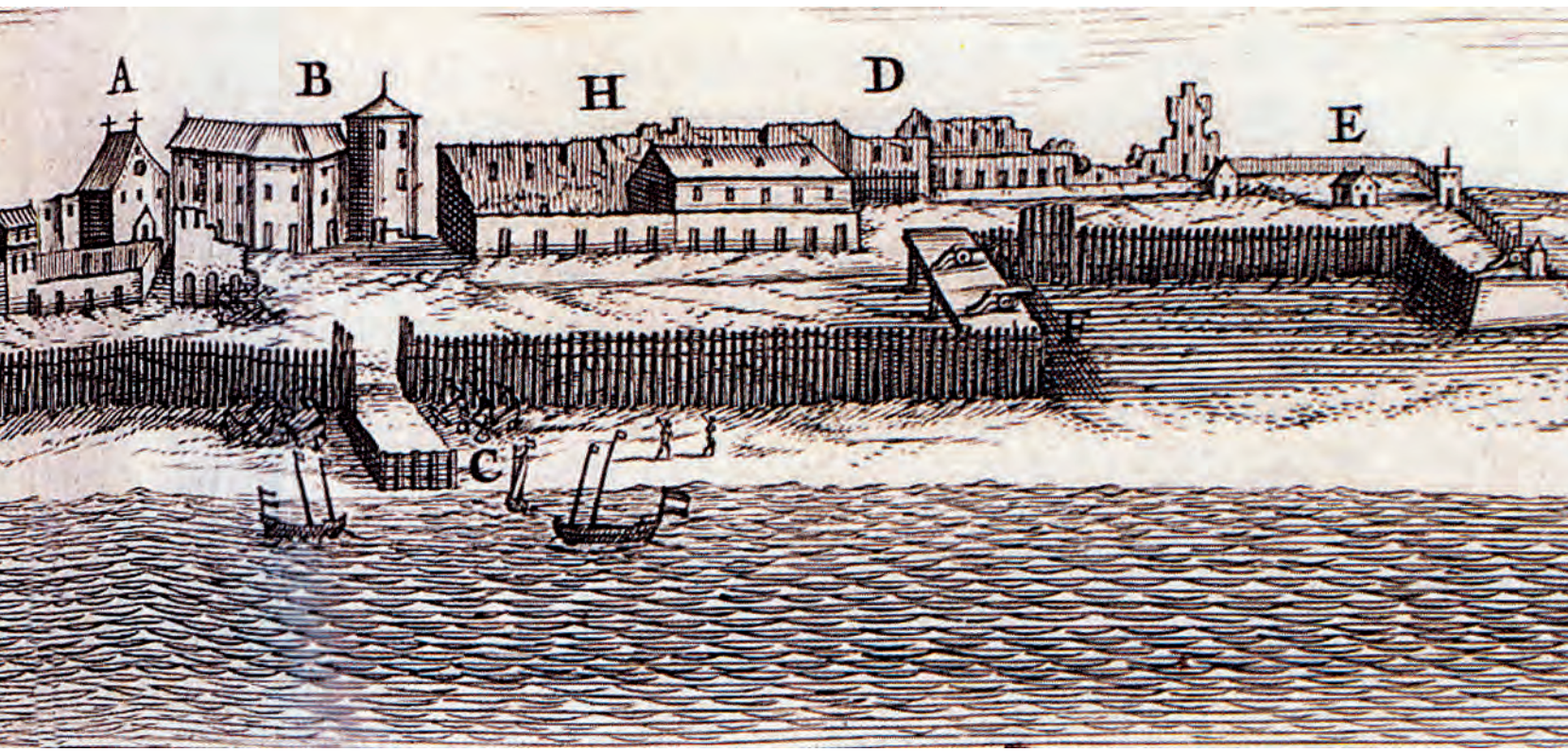


FIGURA 1
***T'Recif de Pernambuco.* Gravura anônima sobre metal. *Circa* de 1630. *In:* LAET, Johannes de. *Histoire afte Iarlijck Verhael van de Verrichtinghen der Goectryeerde Westr-Indische Compagnie*, Leide, 1644.**
FONTE: Coleção do Museu do Estado de Pernambuco.

FIGURE 1
T'Recif de Pernambuco. *Anonymous engraving. Circa 1630. In: LAET, Johannes de.* Histoire afte Iarlijck Verhael van de Verrichtinghen der Goectryeerde Westr-Indische Compagnie*, Leide, 1644.*
SOURCE: Collection of the Museum of the State of Pernambuco.

só vez. Diferentemente das ilustrações anteriores, a descrição da tomada de Olinda e do Recife é vista em um panorama que podemos chamar de *vista topográfica*, mas com características que a tornam bem fiel a uma observação do natural e desde o alto de um mastro de navio ancorado no porto externo. Naturalmente a imaginação do artista elevou mais ainda a linha de horizonte antes referida. É um belíssimo panorama e que nos parece mais bem elucidativo que aqueles dois atribuídos a Piscator referidos anteriormente. No folheto, a estampa se encontra invertida. O desenhista ao passar para a gravura esqueceu que o desenho do natural seguiu invertido e pronto para o gravador e a inverteu de novo ao gravar. Esse gravador, por se encontrar distante da cena e não ser quem a desenhou não percebeu o erro. O primeiro plano, com Olinda, é magnífico. A relação em termos de dimensões urbanas dos dois assentamentos urbanos parece-nos perfeita. É desenho, passado à gravura na Holanda, de um artista conhecedor do lugar. Naturalmente a interpretação,

Lonck, Generael te Water ende te Lande, &c. Naert leven afghebeelt ende met her Iacht de Braeck, overghekomen [Representation of the conquest of the town of Olinda, in the Captaincy of Pernambuco by Hendrick C. Lonck, showing water and land, drawn from nature]. This is an account of the capture of Olinda by the Dutch, accompanied by articles of surrender and a list of munitions captured, in Spanish and Dutch. The pamphlet also contains the text of the formal capitulation of São Jorge Fort, also written in both Spanish and Dutch. The document is illustrated with a panoramic view, with the horizon raised above its natural position, of the area extending from Pau Amarelo Beach, where the Dutch disembarked, to the city Recife. As the aim was to illustrate the taking of the city, the image is undated. The action is depicted in such a way that the viewer can see the long-term progression of events in a single image. Different from previous illustrations, the description of the



um tanto goticizante das edificações, ficou por conta do gravador. Acreditamos que tal desenho seja aquele de que fez uso Piscator para os dois panoramas de Olinda e do Recife. O gravador citado deve ter adaptado o desenho ao padrão holandês da cidade de perfil.

Com tais considerações, parece assumir muita importância a gravura anônima, irmã de outra de mesma autoria sobre Olinda, representando o Recife, intitulada *T' Recif de Pernambuco*. A estampa não tem data conhecida, e Johann de Laet a escolheu para ilustrar a sua *História da Companhia das Índias Ocidentais*, impressa em Leyden, em 1644.

A gravura foi realizada a partir de um desenho tomado do natural. Na estampa *T' Recif de Pernambuco,* temos, dessa povoação, uma vista em perfil das mais interessantes, uma vez que ela se encontra disposta segundo uma forma muito cara aos pintores da Holanda. O artista, no caso do Recife, estava situado, ao fixar a cena, um pouco acima do nível da linha do mar (talvez sentado

capture of Olinda and Recife takes the form of a panoramic view that nevertheless contains features drawn from detailed observation and even shows the mast of a ship at anchor in the outer harbor. The imagination of the artist naturally raised the level of the horizon even further. It is a splendid panoramic view and seems to show us much more than the images attributed to Piscator mentioned above. In the pamphlet, the print appears the wrong way round, the draughtsman having neglected to inform the engraver that the drawing from nature had already been inverted ready for printing. This engraver, far away on the other side of the ocean, did not notice the error. The foreground, showing Olinda, is magnificent. The relation in terms of the urban dimensions of the two settlements appears perfect to us. The drawing was transformed into an engraving in Holland by an artist familiar with the location. The somewhat Gothic interpretation of the buildings must, of course, have been provided by

nos arrecifes), mas elevou artificialmente, ao desenhar, a linha de horizonte, seguindo uma maneira muito própria das vistas topográficas da cartografia, o que resultou a cidade ficar com uma disposição muito singular, onde a paliçada é vista do alto, o que seria pouco provável na cena real.

A aldeia Recife, o "Povo", vista na gravura, estava situada no extremo de uma península, estreita e longa, cujo nascimento se dava na altura do Varadouro, "[...] onde se consertou a galeota", em Olinda. A legenda da estampa merece algumas observações. As Casas incendiadas (H) parcialmente destruídas provavelmente eram armazéns de guarda do açúcar. Elas se destacam das demais partes da povoação e sabemos que foram incendiadas por Matias de Albuquerque para evitar a entrega da grande quantidade de açúcar então armazenado. A povoação se encontra cercada por paliçada de pau a pique de madeira e uma de suas portas está representada: a do mar, com seu trapiche (C). Duas estranhas construções, de volumetria cilíndrica podem indicar moinhos de ventos, o que seria de grande interesse, se confirmada tal hipótese. O casario parece de boa construção, isto é, de pedra e cal, e algumas casas têm mais de dois pavimentos, incluindo a camarinha. Uma delas possui um grande telhado em "cauda de noiva", por se estender até bem pouca altura para a parte posterior da edificação. A ermida de São Frei Pedro Gonçalves, a do Corpo Santo (A), não era uma construção tão pequena, como sempre se diz, ao se comparar suas dimensões com as das outras construções da aldeia. A fachada principal tem uma porta única, parecendo ter sido ornamentada: três janelas na altura do coro e um óculo no frontão. A composição é bem típica do primeiro século e de gosto maneirista. A casa do mestre da equipagem (B) faz parte de um conjunto de edificações que ficava junto à ermida por detrás da Rua do Torres e chegou até a segunda década do século XX no Recife, quando foi então demolido. A casa da guarda (E) estava situada no lugar da "guarda do bode", talvez do guarda mensageiro (uma vez que *bode é mensageiro*), que cuidava das correspondências, onde depois seriam construídas as edificações que formariam a Rua dos Judeus. O Cais do Porto (C), na Porta do Mar, era um trapiche de madeira e ficava num grande largo, próximo ao da ermida do Corpo Santo, onde em 1709 se construiu o Pelourinho. Duas casas estão identificadas, a do Sr. Carpentier (I) e a do Almirante Walbeeck (K). Os dois senhores eram Conselheiros Políticos, e o segundo se retirou de Pernambuco em 1633. Uma cruz fazia referência a um cemitério (G), localizado junto à Bateria (F), ao lado do mar. Tal local seria hoje próximo à Praça Artur Oscar, ao lado do cais. Há ainda a indicação de uma casa da pólvora (D).

O feito de a estampa indicar a casa do Conselheiro Walbeeck a situa quanto ao ano da execução do desenho do natural entre 1630–1633. Por outro lado, ela ilustrou, juntamente com uma vista de Olinda, o referido livro de De Laet, que saiu à luz, impresso, em 1644 em Leyden. Nessa publicação a tomada do Recife foi descrita no Livro 7.

the engraver. We believe that this drawing was the one used by Piscator for the two panoramic views of Olinda and Recife. The aforementioned engraver must have adapted the drawing to the Dutch style of painting cityscapes.

Given this, the print of Recife that is a companion piece to the one of Olinda by the same anonymous author entitled *T' Recif de Pernambuco* takes on greater importance. The date of the print is not known but Johann de Laet chose to use this image to illustrate his History of the West India Company, printed in Leyden in 1644.

The engraving was based on a drawing from nature. The print entitled *T' Recif de Pernambuco* shows a panoramic view of the most important buildings in the settlement arranged in the manner preferred by most Dutch artists. In the case of the image of Recife, the artist must have been located at a position slightly above sea level (perhaps seated on the reefs), but artificially raises the horizon in the drawing, following the style typical of cartographic panoramas, giving the city an unusual appearance, with the palisade seen very unrealistically from above.

The village of Recife, the "People", seen in the engraving, was situated at one end of a long narrow peninsula beginning at the high point of Varadouro, "...where small galley ships were mended", in Olinda. The captions are worth noting. The buildings partially destroyed by fire (H) were probably sugar depositaries. These stand out from the other parts of the settlement and we know that they were burnt down by Matias de Albuquerque to prevent the sugar stored in them from being delivered to customers. The settlement is surrounded by a palisade of wooden stakes and one of its gates—the one facing the sea—is depicted, with its pier (C). Two unusual-looking cylindrical structures may be windmills. The structures would seem to be sturdily built, of stone and lime, and some houses have more than two floors, including sleeping quarters. One of them has a large roof in the form of a bridal trail that extends down over the back part of the building. The São Frei Pedro Gonçalves Church of the Holy Body of Christ (A) was not such a small-scale construction, as it is often made out to be, compared to other buildings in the settlement. The main façade has a single entrance, which appears to be decorated: three windows at the level of the choir stalls and an oculus in the pediment. The composition is typical of that of the first century of the Mannerist style. The house belonging to the ship's master (B) is one of a group of buildings next to the church at the back of Rua do Torres and survived until the second decade of the 20th century, when it was demolished. The guardhouse (E) was located in the position of the "goat guard", perhaps the guard responsible for messages and communication (since bode (goat) is also a term used to mean "messenger"), in the place where the buildings of Rua dos Judeus would later be constructed. The *Cais do Porto* [Port Docks] (C),

Numa única estampa, no livro citado, como dissemos, encontram-se reunidas as referidas vistas *T' Recif de Pernambuco e Marin d' Olinda de Pernambuco*. Elas são de um mesmo autor, enquanto gravura, por possuírem características idênticas quanto aos procedimentos técnicos de gravação. O cuidado com os pormenores e uma segura informação sobre os edifícios representados na vista de Olinda foram comprovados quando da restauração entre 1972–78 dos seguintes edifícios de Olinda: a Igreja Matriz do Salvador e a Igreja de Nossa Senhora da Graça. Essas informações e a maneira de as desenhar indicam um mesmo artista no que se refere ao desenho antecessor à gravura. Olinda é vista em um tempo anterior ao incêndio de novembro de 1631; e, assim, parece-nos justo acreditar que o artista tenha desenhado o Recife também entre 1630 e 1631.

Durante tal período de tempo, 1630–31, conhecemos uma planta da Ilha de Antônio Vaz, do Recife e do continente no Porto de Pernambuco, no Brasil, tal como atualmente se apresenta guarnecido pela Companhia das Índias Ocidentais com fortificações, redutos e outras obras, que foi executada pelo Engenheiro Andreas Drewisch Bongesaltensis, em julho do ano de 1631. A planta não indica as ruas da Aldeia, e somente a paliçada que a cercava. No entanto, no mesmo ano João Teixeira Albernaz I (o Velho) desenha o *Porto, e Barra, de Pernãbuco* onde o lugar do Recife está representado com suas ruas e quadras.

A possível precisão de desenho, do panorama *T' Recif de Pernambuco,* levou-nos a confrontar a estampa com os mapas de A. Drewisch e J. T. Albernaz I em superposição necessária, segundo a forma como ele foi estudado no *Atlas Histórico e Cartográfico do Recife* (MENEZES, 1988). Esse Atlas, em termos de método, informa-nos os resultados dessa superposição, ainda por sobre um mapa-base, o de Douglas Fox, de 1906, trazendo assim a

with their *Porta do Mar* [Sea Gate], took the form of a wooden pier in a large public space, near to the Church of the Holy Body of Christ, where Pelourinho was constructed in 1709. Two houses are identified: one belonging to Sr. Carpentier (I) and one to Admiral Walbeeck (K). These two individuals were political advisors, and the latter left Pernambuco in 1633. The cross symbol marks a cemetery (G), located next to the battery (F), on the sea front. This would nowadays be in the vicinity of Artur Oscar Square, near the quay. A gunpowder house is also marked (D).

The fact that the print shows the house of Counselor Walbeeck helps to narrow down the year when the picture was drawn from nature to 1630–1633. On the other hand, it is used, along with a view of Olinda, to illustrate the book by De Laet mentioned above, which was published in 1644 in Leyden. The capture of Recife is described in Book 7 of this publication.

This book thus combines in a single print the views of *T' Recif de Pernambuco* and *Marin d' Olinda de Pernambuco*. These engravings must have been produced by the same individual, as they employ identical techniques. The attention to detail and accurate depiction of the buildings shown in the view of Olinda were confirmed by the restoration of the Church of the Savior and the Church of Our Lady of Grace in Olinda carried out between 1972 and 1978. This information and the style of the drawing indicate that the same artist was involved in producing the drawing for the engraving. The Olinda depicted is from the time before the fire of November 1631 and it thus seems fair to attribute it to the artist who drew Recife between 1630 and 1631.

From the same period, 1630–31, we have a map of Antônio Vaz Island, Recife, in which the mainland Port of Pernambuco, appears to have been equipped by the Dutch West India

FIGURA 2
Andreas Drewisch – Recife, 1631 – IAHGP.
FONTE: MELLO, José Antônio Gonsalves de. Cartografia Holandesa do Recife (1976). Recife: Cepe, 2017. p. 148–149.

FIGURE 2
Andreas Drewisch – Recife, 1631 – IAHGP.
SOURCE: MELLO, José Antônio Gonsalves de. Cartografia Holandesa do Recife (1976) [Dutch Cartography in Recife]. Recife: Cepe, 2017. p. 148–149.

informação ao século XX. Desse modo, uma referência vertical, de tempo e espaço, estabeleceu-se, permitindo o conhecimento das diversas camadas (layers) de informações sobre um mesmo lugar. No mapa de Douglas Fox, o parcelamento urbano e a numeração dos imóveis são do tempo em que ele foi confeccionado. A passagem da informação de 1906 para o ano de 1990 ocorreu em uma pesquisa realizada de arqueologia de reconhecimento da qual falaremos adiante.

Diante do desenho que acompanha o texto, podemos, visualmente, chegar, à luz de tal método de trabalho, a algumas considerações.

A Rua da Balsa, ou Rua da Ponte (*Pontstraat*), foi assim designada quando do domínio holandês. Da sua parte inicial, isto é, junto à ponte, construída no governo de Nassau, até cruzar com a Rua da Madre de Deus, no século XVII, recebia o nome de Rua de Nossa Senhora da Conceição, por conta do arco de mesmo nome, construído no local da Porta da Ponte. O trecho desse cruzamento com a Rua da Madre de Deus até os fundos da Igreja do Corpo Santo era chamado de *Rua da Cadeia*, uma vez que nela estava a Cadeia Velha

Company with fortifications, redoubts and other constructions built by the engineer Andreas Drewisch Bongesaltensis, in July 1631. The map does not show the street layout, only the palisade that surrounds it. However, in the same year, João Teixeira Albernaz I (the Elder) produced a drawing of the *Port, and Barrier, of Pernãbuco* showing the location of Recife complete with streets and squares.

The likely accuracy of the drawing of the panoramic view of Recife in *T' Recif de Pernambuco* makes it tempting to superimpose this print onto the maps produced by A. Drewisch and J. T. Albernaz I, as was done in the *Atlas Histórico e Cartográfico do Recife* [Historical and Cartographic Atlas of Recife] (MENEZES, 1988). This atlas shows the results of superimposing these images, placing these in turn on top of another 1906 map produced by Douglas Fox, bringing the information up to the 20th century. We can thus see the dimensions of both time and space and the various layers of information for the same location. Douglas Fox's map shows the plots and numbering of addresses at the time when he

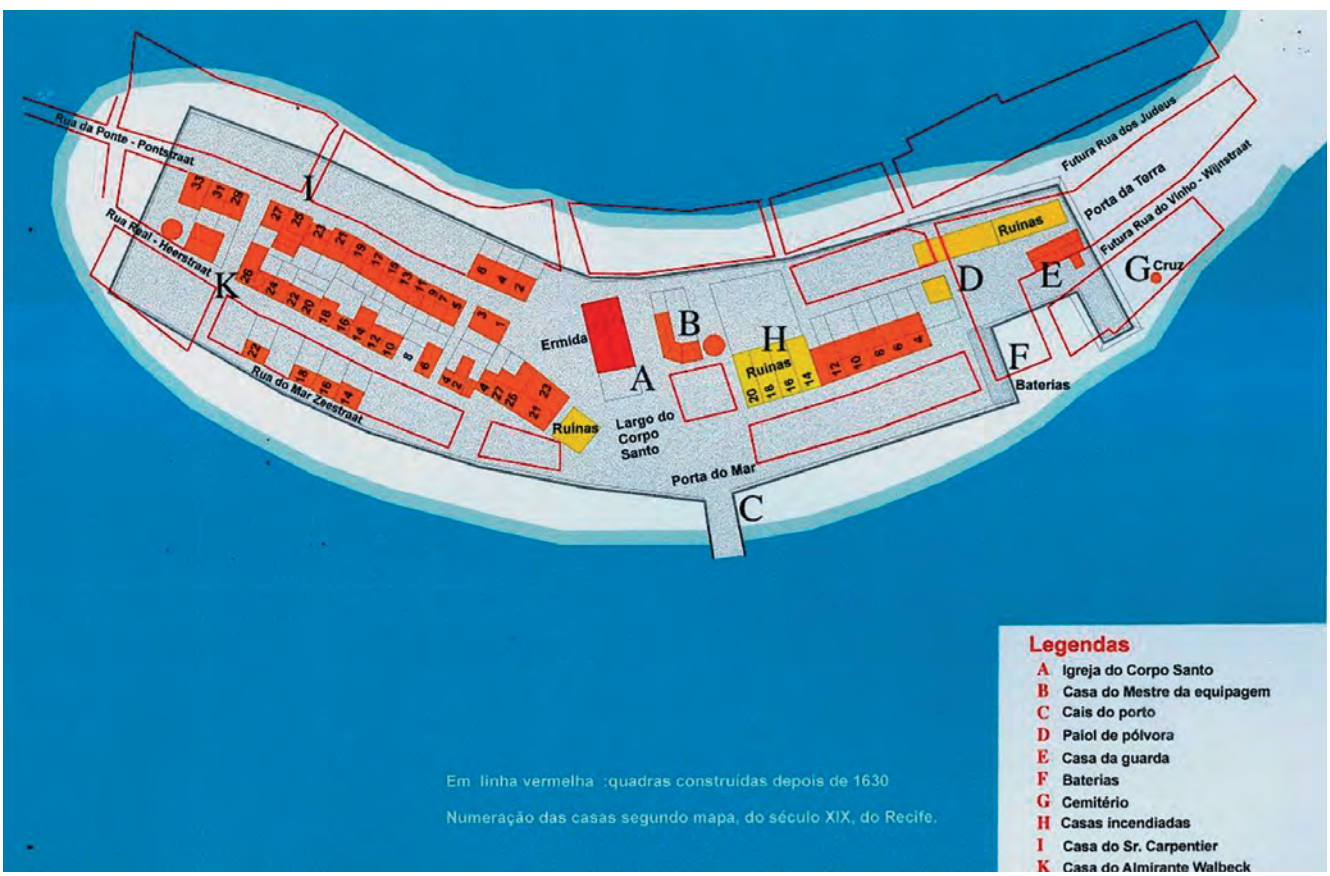


FIGURA 3
Mapa do Recife 1630, com indicação das edificações existentes feita pelo autor.

FIGURE 3
Map of Recife 1630, with the indication of the existing buildings made by the author.

do Recife. Depois, perdeu-se o nome de Rua de Nossa Senhora da Conceição e passou toda a rua a se chamar Rua da Cadeia. Essa cadeia estava localizada "[...] no parâmetro sul da rua e próxima ao cruzamento acima aludido, dando assim os fundos para a Rua do Encantamento" (CAVALCANTI, 1977, p.110). Seria talvez no local da casa do Conselheiro Walbeeck. Em 1870, a municipalidade aprovou a substituição de tal nome pelo do Marquês de Olinda, Dr. Pedro de Araújo Lima. Da Rua Marquês de Olinda, temos bela estampa litografada, de 1878, de autoria de Luis Krauss, e fotografia de autor ignorado.

A Rua Real (*Heerstraat*), depois chamada do Encantamento e, finalmente, nomeada do Bispo Sardinha, corria por detrás da Rua da Ponte e da Cadeia para o lado do mar. A Rua do Mar (*Seestraat*), situada ao longo da praia, veio receber, provavelmente quando formada nos dois lados, o nome de Rua do Vigário. No século XIX, em 1870, acrescentam, ao nome Vigário, mudando o sentido, o de Tenório, em homenagem ao Padre Pedro de Sousa Tenório, um dos heróis de 1817.

Essas ruas, existentes antes de 1630 e reconhecidas juntamente com outras da parte norte da península no mapa de Albernaz I, estão representadas na vista panorâmica *T' Recif de Pernambuco*. O confronto da gravura com o mapa, delineado como ilustração do presente texto, permitiu-nos a identificação de vários edifícios que chegaram até o século XX, com ou sem intervenções nos seus aspectos exteriores.

Quando das obras do Porto na primeira e segunda décadas do século XX, durante uma grande intervenção que o Bairro do Recife sofreu, a Rua do Bispo Sardinha foi absorvida pelas quadras que então foram projetadas para constituir o lado sul da Avenida Marquês de Olinda. A Rua do Vigário Tenório permaneceu, no seu lado sul com antigas edificações, algumas delas alvo de pequenas intervenções.

Segundo a pesquisa ora realizada, na qual foi possível a reconstituição do Recife em 1630, podemos, com mais segurança, afirmar que o número de edificações da Aldeia, o "Povo", era bem menor do que se tem dito até o momento. O parcelamento urbano existente em 1906, numerado em fonte preta menor, pode ser comparado com o da estampa em que está relacionado com os mapas de Drewisch e Albernaz. O resultado, visualmente, indica-nos uma permanência desse parcelamento urbano seiscentista até o século XX, sem grandes variantes. Por outro lado, foram desenhadas em vermelho as quadras resultantes de ampliações posteriores da área construída em 1630. Com o conhecimento do mapa do Recife de 1637, de autor ignorado, que ilustra o livro de Gaspar Barleus sobre o governo de João Maurício de Nassau (BARLEUS, 1647 [1980]), pode-se constatar o crescimento rápido da área portuária do Recife.

O que ora expomos pode ser o ponto de partida para a compreensão do crescimento do Recife, sua paisagem urbana e sua afirmação enquanto

drew the map. The transfer of information from 1906 to 1990 was carried out using the archeological research mentioned above.

The drawing that accompanies the text provides some visual clues as to the underlying method.

Rua da Balsa, or Rua da Ponte (*Pontstraat*) received their names during the Dutch occupation. The initial stretch, from the area near the bridge, built by Nassau, up to the point where this street crosses Rua da Madre de Deus, was, in the 17th century, called Rua de Nossa Senhora da Conceição, because of the arch of the same name that spanned the Bridge Gate. The stretch from the Rua da Madre de Deus crossing to the back of the Church of the Holy Body was called *Rua da Cadeia* [Jail Street], as the old jailhouse was located here. After this, the name was changed from Rua de Nossa Senhora da Conceição to Rua da Cadeia. The jail was located "...on the southern side of the street near the crossing, leading to the back of Rua do Encantamento" (CAVALCANTI, 1977, p.110). This would also have been the location of the home of Counselor Walbeeck. In 1870, the municipality approved the change of name to Marquês de Olinda, Dr. Pedro de Araújo Lima. We have a fine lithograph of Rua Marquês de Olinda, from 1878, produced by Luis Krauss, and a photograph by an unknown artist.

Rua Real (*Heerstraat*), later called Rua do Encantamento and, finally, Rua Bispo Sardinha, ran behind Rua da Ponte and Rua da Cadeia towards the sea. Rua do Mar (*Seestraat*), which stretched along the seafront, changed its name to Rua do Vigário, probably when both sides were fully formed. In 1870, the name of Tenório was added, changing the sense, in honor of Father Pedro de Sousa Tenório, one of the heroes of 1817.

These streets, which had existed prior to 1630 and are marked along with others in the northern part of the peninsula on Albernaz I's map, also appear in the panoramic view *T' Recif de Pernambuco*. The juxtaposition of the engraving and the map, shown above, enables us to identify various buildings that survived into the 20th century, with or without changes to their external appearance.

When the port was reconstructed in the first and second decades of the 20th century, during the major intervention that occurred in the Old Recife neighborhood, Rua do Bispo Sardinha was absorbed into the blocks that were then planned for the southern side of Marquês de Olinda Avenue. Rua do Vigário Tenório remained, to the South with its old buildings, some of which underwent minor alterations.

After recent research, which has made it possible to reconstruct the Recife of 1630, we can more safely say that the number of buildings in the community was much smaller than has been thought until now. The lots in existence in 1906, numbered in a smaller black font, can be compared with those in the print, in which they are related to the maps produced by Drewisch

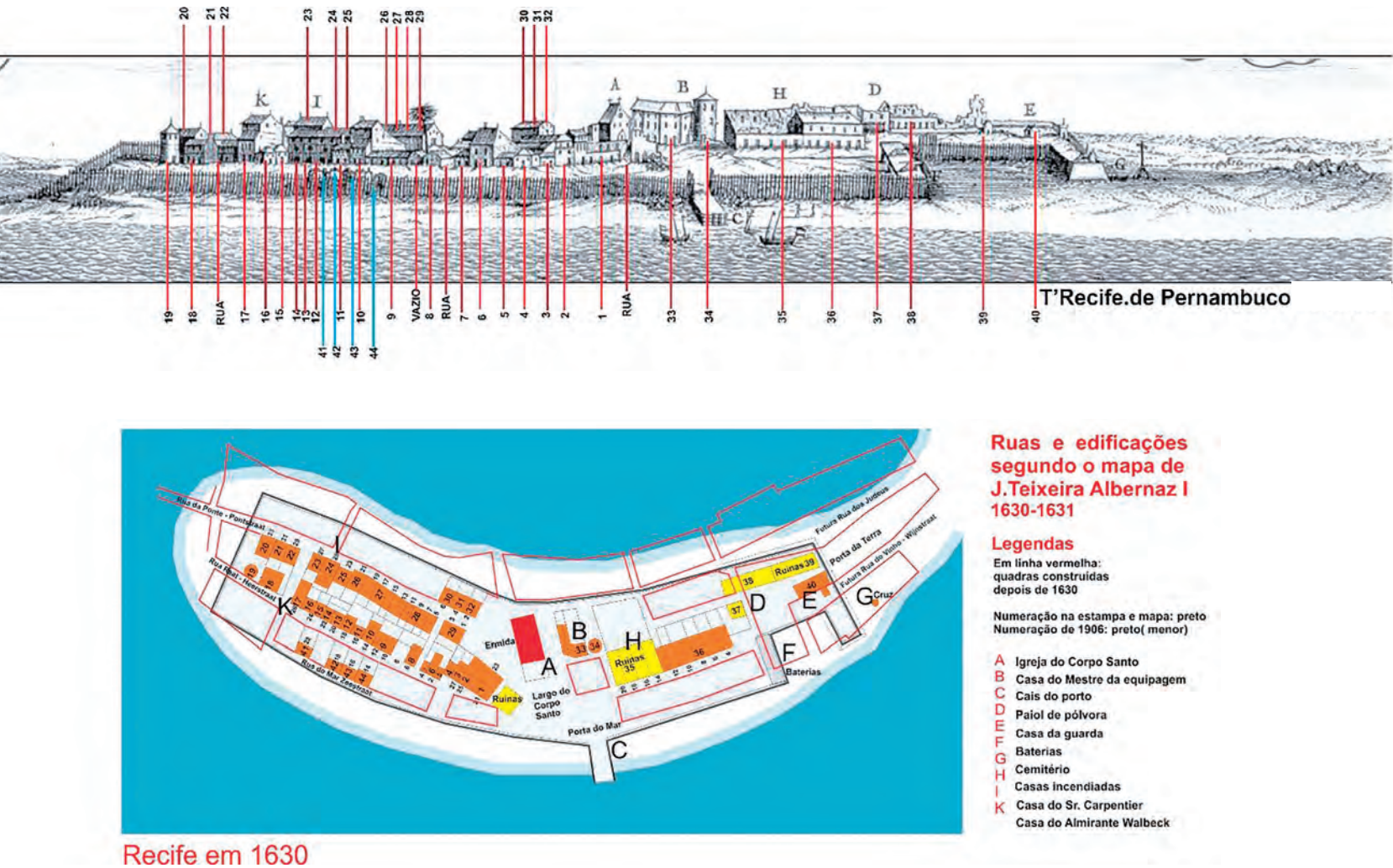


FIGURA 4
***T' Recif de Pernambuco* – 1630-31 e mapa de 1630, com indicação dos edifícios feita pelo autor.**

FIGURE 4
T' Recif de Pernambuco – *1630-31 and 1630 map, with indication of buildings by the author.*

cidade portuária pelos holandeses. Por outro lado, é notável a permanência do traçado luso-brasileiro, então ampliado pelos holandeses.

Dessa configuração, e retomando um crescimento inverso, podemos recompor o Recife de 1609, contido em um esboço de Diogo de Campos Moreno. Nesse ano, o número de habitações e armazéns era bem menor, a tessitura urbana simples foi a matriz. O morador ainda descortinava o mar, e uma cerca de pau a pique não envolvia a povoação, cortando e separando, visualmente, o homem da natureza circundante. É um *pueblo*, na compreensão do termo espanhol, um simples porto da rica Olinda, cheio de lirismo e capaz de gerar muitas fantasias.

O resultado desse confronto reunimos em um desenho que nos permite, com uma aproximação maior, apesar de não se ter conseguido a precisão do

and Albernaz. The resulting visual image shows how these urban lots remained relatively unchanged from the 17th until the 20th century. On the other hand, we can see, drawn in red, the blocks resulting from subsequent expansion outwards from the built area of 1630. The 1637 map of Recife by an unknown author, used to illustrate Gaspar Barleus's book on the administration of John Maurice of Nassau (BARLEUS, 1647 [1980]), clearly shows the rapid growth of the port district of Recife.

This image may provide a good starting point for understanding the growth of Recife, its urban landscape and the status it acquired as a port city under Dutch rule. On the other hand, there has been notable preservation of the Brazilian-Portuguese fabric, albeit expanded upon by the Dutch.

Recife, identificar, no casario, as fundações anteriores ao incêndio de 1631 que foram utilizadas na construção de novas edificações depois de 1654. Um dos elementos que ajudou nessa identificação foi o sistema construtivo, ainda presentes em muitos deles, além de outras características arquitetônicas.

4. O RECIFE EM UM MAPA DE 1609: PORTO ABRIGADO E BEM DEFENDIDO

No códice do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Relações das praças fortes, povoações e cousas de importância que sua Majestade têm na costa do Brasil, fazendo princípio nos baixos ou ponta de S. Roque, para o sul do Estado e defensão delas de seus faustos e rendimentos, feito pelo Sargento-mor desta costa, Diogo de Campos Moreno*, no ano de 1609, podemos ver uma das primeiras representações do desenho urbano daquela povoação dos arrecifes, depois do sumário esboço contido no Roteiro de Todos os Sinais (MELLO, 1984).

Tal desenho, apesar de pouco preciso, revela-nos aquelas características antes assinaladas e decorrentes da condição geográfica do lugar. Considerando o que veio a ser conhecido depois, a ermida do Corpo Santo está no centro daquela península — a de São Frei Pedro Gonçalves —, sendo um dos pontos centrais da povoação, onde, em seu largo, a gente se reunia, entre outras coisas, para as conversas diárias. A escolha desse santo para tal ermida não foi por acaso e se encontra fortemente ligada à vida dos pescadores e navegantes lusitanos, sendo devoção comum no século XVI em todo o Portugal. As ruas daquela povoação estão indicadas naquele esboço como distribuídas em linhas paralelas, e estas seguem a forma dominante da península. Com disposição ortogonal, outras vias de circulação, becos no futuro, determinam o desenho geral do Recife. Uma cruz, vista também numa outra gravura do povoado, com provável data em torno de 1630–31, titulada *T' Recif de Pernambuco*, marca o lugar de um cemitério. O Forte de São Jorge, no istmo, fora do limite urbano, encontra-se bem assinalado. Aquela ermida tem seu largo aberto na direção do mar. A partir de uma sobreposição desse povoado de 1609 em um mapa do Recife de 1906 e tomando como referencial a descrição que daquele faz Moreno, poderemos tecer, adiante, algumas considerações. Em 1609, Moreno assim descreve o povoado: "O Recife, a que chamam Pernambuco, tem uma povoação de 80 vizinhos, com sua igreja e vigairaria e um mosteiro na ilha defronte, que chamam de Marcos André, de descalços, como fica advertido" (MORENO, [1609], 1984, p. 202).

A igreja a que faz referência Moreno, na verdade uma ermida, era dedicada a São Pedro Gonçalves. Em Portugal, quase todos os compromissos marítimos, senão todos, têm por patrono São Pedro Gonçalves Telo, ou Telmo.

We can use this configuration to track growth backwards through time and recreate the Recife of 1609, as depicted in a sketch by Diogo de Campos Moreno. In this year, the number of homes and storehouses was much smaller and the urban fabric was generally simple. Inhabitants still looked out over the sea, and the palisade surrounding the settlement, cutting human beings off, visually, from the surrounding natural world, did not yet exist. It was a *pueblo*, in the Spanish sense of the world, a simple port serving the wealthier city of Olinda, full of poetry and dreams.

The results can be collected together in a drawing that enables us to identify more closely, if not exactly, the foundations of houses from the period before the 1631 fire, upon which new buildings were erected subsequent to 1654. One of the features that helps us to identify these is the typical construction method, still present in many of them, along with other architectural characteristics.

4. RECIFE IN A 1609 MAP: A SHELTERED, WELL-DEFENDED HARBOR

In the codex in the National Archive of Torre do Tombo entitled *Relações das praças fortes, povoações e cousas de importância que sua Majestade têm na costa do Brasil, fazendo princípio nos baixos ou ponta de S. Roque, para o sul do Estado e defensão delas de seus faustos e rendimentos, feito pelo Sargento-mor desta costa, Diogo de Campos Moreno, no ano de 1609 [Inventory of the forts, settlements and other principal possessions of his Majesty on the Brazilian coast, beginning at St. Roque point, in the southern part of the State and their contribution to the defense of his well-being and revenue, made by First Sergeant of this coast, Diogo de Campos Moreno, in the year 1609]*, we can see one of the first representations of the urban design of this reef settlement since the brief outline contained in the *Roteiro de Todos os Sinais* [Atlas of all the Features of Brazil] (MELLO, 1984).

Such a drawing, despite its lack of precision, shows us all those geographical features of the location that had previously been recorded. In view of later knowledge, the Church of the Holy Body of Christ is now located in the center of that peninsula—of São Frei Pedro Gonçalves and is one of the main features of the settlement, its large public space being used for people to congregate and engage in conversation and other day-to-day activities. The choice of saint for this church was no accident and has a strong connection with the lives of Portuguese fishing communities and seafarers, being a saint who was the object of widespread devotion in the 16th century throughout Portugal. The streets of the settlement are marked in this sketch as being laid out in parallel lines following the predominant shape of the peninsula. Arranged orthogonally, other circulation routes, which would later become

No Recife, uma irmandade dedicada a São Pedro Gonçalves erigiu aquela ermida e deveria ter seu compromisso dentro dos mesmos moldes de inúmeros outros de Portugal. O Compromisso Marítimo de Tavira (Portugal) estabeleceu um hospital anexo e privativo, em tempos antigos, com uma confraria. A mesa de tal Compromisso era composta de sete mareantes, um juiz, um escrivão, um tesoureiro e quatro vogais. Eram eleitos anualmente, e, em Portugal, o juiz tinha grande autoridade, podendo, inclusive, mandar prender na cadeia em certos casos. Parte dos lucros dos marítimos quer fosse de pesca ou de viagens era entregue ao Compromisso. Havia também, como natural, um regimento, ou regulamento.

Aquela ermida é vista no desenho que Moreno anexou à relação e ainda, em sua simplicidade, na estampa holandesa titulada *T' Recif de Pernambuco*, como também registra Moreno: "Está esta povoação em uma língua de areia sadia e lavada dos ventos e de modo exposta como se vê na planta, que pode ser mui forte com pouca arte e custo que se lhe anhida (sic) nesta imaginação, por não fortificar à roda todo o sítio, que é de areia" (MORENO, 1984, p. 202).

Sendo a povoação do Recife assente por sobre areia solta, era quase impossível a construção de um sistema de defesa edificado de terra e faxinas; somente poderia ser possível fortificar o lugar, à volta, empregando-se uma paliçada de pau a pique em madeira. Segundo Moreno:

> Manuel Mascarenhas Homem, diligentíssimo capitão, como pôde, fundou, na parte mais estreita desta língua de areia, entre os dois mares, um forte de pedra e cal que se conserva mui pouco, ou pelas matérias, como primeiríssimas, serem mal ligadas; ou os oficiais mal advertidos, que não buscaram com os alicerces o maciço do lamarão e fizeram poucas ou nenhumas grades; ou porque carregassem os muros pelo alto de mais pesada e grossa artilharia do que à sua capacidade convinha; finalmente, ainda que não havemos de dizer mal do sítio que todos os fortificados em razão servem, do forte se não pode dizer bem, porque quase está hoje todo no chão e não tem nenhuma defesa.
>
> *(MORENO, 1984, p. 202).*

Trata Moreno, nesse trecho de sua descrição, do Forte de São Jorge, desenhado que foi pelo valenciano Padre Gaspar de Samperes. Essa fortificação, em algumas representações que dela se fez, tem características que lhe dão um aspecto bem arcaizante: cubelos nos quatro cantos e muralha alta, pouco afeita a artilharia. Foi abandonada depois pelos holandeses por imprópria e antiquada.

Em excelente comentário, de quem deveria dominar o conhecimento da Arte de Fortificar, Moreno fala-nos do Forte do Picão, localizado sobre os

back alleys, determined the overall urban design of Recife. A cross, also seen in another engraving of the settlement, probably dating to around 1630–31, entitled *T' Recif de Pernambuco*, indicates the site of a cemetery. São Jorge Fort, on the isthmus, outside the city limits, is clearly marked. The courtyard of the church leads to the sea. By superimposing this 1609 settlement on a map of Recife from 1906, taking as our point of reference the description provided by Moreno, we are able to draw a number of conclusions. In 1609, Moreno describes the settlement as follows: "Recife, as Pernambuco is called, contains a settlement of 80 neighbors, with a church and a vicarage and a discalced Franciscan monastery on the island opposite, called Marcos André" (MORENO, [1609], 1984, p. 202).

The church referred to by Moreno is in fact one that was dedicated to São Pedro Gonçalves. In Portugal, almost all maritime undertakings, if not all, look to São Pedro Gonçalves Telo, or Telmo as their patron saint.

In Recife, a brotherhood dedicated to São Pedro Gonçalves built this church and followed the same model as many others in Portugal. In former times, the Seafarers Corporation of Tavira (Portugal) had annexed a private hospital. The Board of Directors of this Corporation consisted of seven seafarers, a judge, a secretary, a treasurer and four ordinary members. These were elected annually, and, in Portugal, the judge had great authority, including the power of arrest in certain cases. Some of the profits of seafaring, be it from fishing or overseas voyages, were donated to the Corporation. There was also, naturally, a list of internal regulations.

This church can be seen in the drawing that Moreno appended to his report and in the Dutch print entitled *T' Recif de Pernambuco*. As Moreno puts it, "[t]his settlement is located on a tongue of healthy land cleansed by the winds as shown on the map, which could be made very strong with little art and at little cost, since there are no surrounding fortifications but only sand". (MORENO, 1984, p. 202).

As the settlement of Recife rested on loose sand, it was almost impossible to build up a system of defense by clearing land and constructing earthworks. The only way to fortify it was to construct a wooden palisade. According to Moreno:

> Manuel Mascarenhas Homem, a most diligent captain, constructed, on the narrowest part of this tongue of sand surrounded by sea, a fort made of stone and lime, of which little remains, either because the materials, despite being of the very best quality, were poorly cemented together; or because ill-advised officials used the swampy ground as a foundation and constructed few or no steps; or because the walls were equipped with heavy artillery which they did not have the strength to sustain. Finally, although we have no qualms about the site, whose fortifications are well placed, the fort

arrecifes, onde salienta a sua logística a partir da qual ele poderia defender bem toda a vila e o porto sem que houvesse a necessidade do Forte de São Jorge. Moreno defende melhoramentos no primeiro, que seria inexpugnável devido à sua localização, no lugar da reconstrução do segundo, posição, que segundo ele, encontrava mais defensores na época (MORENO, 1984, p. 203).

A descrição de Moreno ainda acrescenta que a povoação do Recife não tem água para beber, nem má nem boa; os moradores vão buscá-la em batéis no Rio Beberibe. A ilustração que acompanha a relação representa ainda um mosteiro na chamada Ilha de Antônio Vaz, na verdade um convento dos frades de São Francisco, cujas obras da igreja estavam concluídas em 1608, sendo que o convento, muito pequeno, ainda não estava de todo pronto.

O mesmo Diogo de Campos Moreno escreveu um *Livro da Razão do Estado do Brasil... até o ano de 1612*, hoje guardado na Biblioteca Pública Municipal do Porto, em Portugal. De cerca de 1626, é um outro texto intitulado *Livro Que Dá Razão do Estado do Brasil*, pertencente ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. As ilustrações dos textos têm sido atribuídas ao cartógrafo João Teixeira Albernaz I (o Velho). Quer na Relação das Praças Fortes, de 1609, quer nos Livros da Razão de 1612 e 1626, as representações do povoado do Recife e da Vila de Olinda são meros esboços, sem precisão e com a configuração bem próxima a das vistas topográficas. O valor da informação no correr do tempo entre 1609 e 1626 muda, e isso foi fruto da atualização das observações provavelmente diretas dos lugares, presentes na Relação de 1609 e nos outros Livros de Razão, além das interpretações feitas delas em Portugal.

Analisando as três representações da Vila de Olinda e do povoado do Recife, nos fixando mais neste último, podemos tecer os seguintes comentários.

No confronto das imagens que ilustram os textos de 1609 e 1612 referentes aos dois aglomerados urbanos, podemos verificar que as informações nelas contidas, parecendo ter sido tomadas do natural no Recife e em Olinda, estão entre si relacionadas. Não parece existir dúvidas de que as informações de 1609 foram matrizes para o informado na ilustração de 1612, naturalmente nem sempre bem assimiladas por quem a realizou. A dimensão do Recife e as linhas gerais da Vila de Olinda são bem afins. O povoado dos arrecifes está, na ilustração de 1612, mal configurado. O artista em Portugal não entendeu bem o esboço feito no Brasil. Quanto à Vila de Olinda, ela é bem coerente com as dimensões e a ocupação real dessa data, apesar da simplicidade do desenho na ilustração de 1609. Entretanto, quando as informações passaram para o autor daquela de 1612, ocorreram simplificações demasiadas, inclusive quando os edifícios perdem sua situação topográfica, presente, embora de forma simplificada, no esboço de 1609. Desse modo, as informações gráficas da Relação das Praças Fortes foram aproveitadas no *Livro de Razão* de 1612. Naturalmente, seguindo o raciocínio do historiador Hélio Vianna, a parte de

itself cannot be said to be in good shape, because almost all of it now lies in ruins and provides no defense.

(MORENO, 1984, p. 202).

In this section, Moreno is describing São Jorge Fort, which had been drawn by the Valencian Father Gaspar de Samperes. This fortification is given a somewhat archaic look in some depictions: turrets at the four corners and a high wall, not very suitable for artillery. It was later abandoned by the Dutch as being antiquated and not fit for purpose.

In an excellent commentary, by someone who would have known a lot about the art of fortification, Moreno speaks of Picão Fort, drawing attention to the logistics that enable it to provide adequate defenses for town and port alike, making São Jorge Fort unnecessary. Moreno argues in favor of improving the former, whose location in the place of the reconstruction of the latter, would make it impregnable, a position which, according to Moreno, was to meet with greater support at the time (MORENO, 1984, p. 203).

Moreno's description adds that the settlement of Recife has no drinking water, neither good nor bad; the inhabitants fetch it in barges from the River Beberibe. The illustration that accompanies the report also shows a monastery on the island called Antônio Vaz, which in fact was a convent of Franciscan nuns, work on whose church was concluded in 1608, while the very small convent was still not fully operational.

Diogo de Campos Moreno also wrote a *Livro da Razão do Estado do Brasil... até o ano de 1612 [Account Book of the State of Brazil... up to the year 1612]*, now kept at the Municipal Public Library of Porto, in Portugal. From around 1626, there is another text entitled *Livro Que Dá Razão do Estado do Brasil [Book Providing Account of the State of Brazil]*, which belongs to the Brazilian Historical and Geographical Institute. The illustrations accompanying the texts have been attributed to the cartographer João Teixeira Albernaz I (the Elder). In both the *Inventory of the Forts*, of 1609, and the Account Books of 1612 and 1626 the representations of the settlement of Recife and the town of Olinda are mere imprecise sketches very similar to topographic maps. The nature of the information changes over time between 1609 and 1626, as a result of more up-to-date observations probably taken directly from nature, in the Report of 1609 and in the other Account Books, in addition to the interpretations of them produced in Portugal.

Examination of the three representations of the town of Olinda and the settlement of Recife, especially the latter, enables us to make the following comments.

The images that illustrate the 1609 and 1612 texts on the two urban centers show us that the information contained in them, which seem to have been drawn from nature in Recife and in Olinda, is inter-related. There would seem to be

texto de 1612 foi atualizada desde aquela de 1609, considerando o tempo passado e informações recentes chegadas a Portugal.

Quanto às ilustrações do Recife e de Olinda presentes no *Livro de Razão* pertencente ao Instituto Histórico e Geográfico do Rio de Janeiro, elas têm outra origem. Não existe a relação matriz-cópia entre o que se encontra desenhado em 1609 ou 1612 e a ilustração do livro do IHGB. Não podemos caracterizar como tal segundos planos de ilustrações, onde podemos ver rios e anotações de lugares de prováveis engenhos, em 1612 e 1626. Era comum um autor aproveitar informações de outro. Na verdade, o que temos que verificar é aquilo que de novidade podemos ter nas representações dos dois assentamentos urbanos em tela.

Na representação do Recife de 1626, pode-se ver, como diferente das imagens anteriores, uma cerca à volta dessa povoação. A quantidade, relativa, de casas é bem maior do que aquela vista em 1612 e 1609. A cerca, antes referida, uma paliçada forte de pau a pique, conforme nos indica o Padre Manoel Calado do Salvador, não é mais do que aquela construída pelo sargento-mor de todo o Estado, Pedro Correia da Gama, antes de 1630 (1629). Assim, a atualização não ocorreu apenas no texto, e sim mudou a imagem do Recife nesse ano de 1626. Por outro lado, na estampa, face a ausência de maiores dados sobre Olinda, retomou-se em parte aquela pobre representação da vila do *Roteiro de Todos os Sinais*, do século XVI. Assim o códice do IHGB é bem da terceira década do século XVII, quando era já morto o autor dos dois textos anteriores.

Assim, entre 1609 e 1630, apesar das proibições da Câmara de Olinda e do próprio el-rei, ocorreu crescimento urbano no Recife, talvez por conta de sua condição de porto e do comércio disso resultante. Tal afirmativa decorre da análise de vistas panorâmicas e mapas de 1630–31 desse povoado, onde pode ser aquilatado esse aumento de ocupação do solo. Em Olinda, diante da ausência de informações anteriores ao incêndio de 1631, não foi possível ao desenhista atualizar a imagem da vila, naturalmente já configurada em sua maior dimensão e bela qual uma Lisboa Pequena.

5. PERNAMBUCO E O POVOADO DOS ARRECIFES NOS ANTIGOS MAPAS

> A ciência náutica dos portugueses, como é de razão, explica as transformações e o desenvolvimento da ciência e arte cartográficas durante a segunda metade do século XV e a primeira do seguinte e os enormes progressos da representação do globo na época dos grandes descobrimentos e nos séculos que se lhes seguiram.
>
> *(CORTESÃO, 1958, p. 86).*

no doubt that the information from 1609 formed the basis for the 1612 illustration, naturally not always included accurately. The size of Recife and the general outlines of Olinda bear some similarities. The reef settlement is, in the 1612 illustration, poorly configured. The artist in Portugal misinterpreted the sketch made in Brazil. As for Olinda, it is highly coherent in terms of dimensions and the real occupation at this point in time, despite the simplicity of the drawing in the 1609 illustration. However, when the information passed to the artist of the 1612 image, excessive simplification occurred, including the topographical location of buildings being misrepresented, although this had been roughly accurate in the 1609 sketch. The visual information contained in the *Inventory of the Forts* was thus used in the 1612 *Account Book*. The historian Hélio Vianna reasons that the text of 1612 was an updated version of that of 1609, given the amount of time that had passed and recent information arriving in Portugal.

The illustrations of Recife and Olinda in the *Account Book* belonging to the Historical and Geographical Institute in Rio de Janeiro are from another source. The 1609 and 1612 drawings are not the originals on which the illustrations in the IHGB book are based. We cannot see any backgrounds in these illustrations, showing rivers or marking the probable location of plantations, in 1612 and 1626. It was common for one artist to use information provided by another. It is therefore important to identify new features in the representations of the two urban settlements on canvas.

The representation of Recife from 1626, different from the earlier images, shows a palisade surrounding the settlement. The number of buildings is relatively larger than in the images from 1612 and 1609. The sturdy wooden palisade, as depicted by Father Manoel Calado do Salvador, is the one constructed by First Sergeant of the Whole State, Pedro Correia da Gama, shortly prior to 1630 (1629). We can conclude, therefore, that not only has the text been updated, the 1926 image has also been altered. The print, on the other hand, in the absence of more extensive data on Olinda, would seem to draw in part from that sketchy outline of the village in the *Atlas of the All the Features of Brazil*, produced in the 16th century. The IHGB codex is from well into the third decade of the 17th century, when the author of the previous two texts would already have been dead.

Thus, although the urban development of Recife was prohibited by Olinda's Council Chamber and by the King himself between 1609 and 1630, Recife did experience growth during this period, perhaps because it was a port city with extensive commercial activities. This can be deduced from examination of the panoramic views and maps of the settlement produced in 1630 and 1631, in which more extensive land use can be observed. In view of the lack of information for Olinda for the period prior to the 1631 fire, it was

Segundo Jaime Cortesão, o primeiro documento cartográfico conhecido sobre os grandes descobrimentos no Atlântico e no Índico é uma carta portuguesa de propriedade da Biblioteca de Munique, Alemanha, datável de c. 1519. Nela aparece a Linha do Equador graduada. A carta está no atlas titulado *Kunstmann IV* e é atribuída pelo cartógrafo Armando Cortesão a Jorge Reinel. Este cartógrafo e seu irmão Pedro indicaram, nas suas cartas, os paralelos graduados, introduzindo, assim, a maior novidade na cartografia dos séculos XV e XVI.

Por outro lado, a divisão da carta através dos dois círculos máximos e a mensuração do globo permitiram, desde então, as primeiras tentativas de representação científica dos contornos gerais do planeta, iniciadas com a viagem do português Fernão de Magalhães.

O interessante sobre a precisão das cartas portuguesas é a observação de D. Gernez:

> [...] enquanto os grandes cartógrafos italianos do século XV desenhavam as costas por forma esquemática, em arcos de círculo, apresentando, com frequência, um corte correspondente à foz dum rio, os portugueses chegaram a dar ao desenho do litoral um traçado mais conforme ao verdadeiro traçado das costas.
>
> *(CORTESÃO, 1958, p. 88).*

Um outro estudioso, Winter, ainda informa, com relação às inovações estilísticas,

> [...] que os cartógrafos portugueses introduziram a margem em forma de fita ou de várias linhas paralelas circundando a carta; a demarcação das costas marítimas acompanhada por uma linha colorida; e [a demarcação] de alguns acidentes colorida de outra forma; e, sobretudo, a rosa dos ventos, com a flor-de-lis, apontando para o norte, símbolo que, após uma longa existência, é adotado também pelos italianos no século XVI e, finalmente, por todos os povos até hoje.
>
> *(CORTESÃO, 1958, p. 88).*

Cortesão ainda acrescenta que mais interessante é a observação daquele Gernez de que:

> [...] sobre as cartas costeiras portuguesas de grande escala, nota-se uma particularidade destinada a facilitar a faina do marinheiro: a vista da costa, tal como se vê do largo, é desenhada sobre a carta, coincidindo a base do desenho com a da linha litorânea.
>
> *(CORTESÃO, 1958, p. 88).*

not possible for the draughtsman to have updated the image of the town, which is depicted naturalistically and true to size, looking as beautiful as Lisbon, albeit on a smaller scale.

5. PERNAMBUCO AND THE SETTLEMENT OF THE REEFS IN OLDER MAPS

> The nautical science of the Portuguese... explains the transformations and development of the art and science of cartography in the second half of the 15th century and the first half of the subsequent century and the great strides forward made in representing the globe at the time of the great discoveries and in the centuries that followed.
>
> (CORTESÃO, 1958, p. 86).

According to Jaime Cortesão, the first known recorded document charting the great discoveries of the Atlantic and Indian oceans takes the form of a Portuguese chart now owned by the Library of the City of Munich, Germany, dated to around 1519. This map, which appears in an atlas entitled *Kunstmann IV*, shows a graduated Equator Line and has been attributed by the cartographer Armando Cortesão to Jorge Reinel. Jorge and his brother Pedro were the first map-makers to mark the degrees of longitude on lines of latitude, a major innovation in the cartography of the 15th and 16th centuries.

The division of the chart into two large circles and the measurement of the globe thus made it possible for the first time for the voyage of the Portuguese seafarer Fernão de Magalhães to attempt to map the contours of the planet in its entirety.

D. Gernez makes the following interesting observation about the accuracy of Portuguese charts:

> ...while the great Italian map-makers of the 15th century drew the coastlines in a schematic fashion, as arcs of a circle, with frequent gaps corresponding to the mouths of rivers, the Portuguese started to draw the coastline in a manner that remained more faithful to reality".
>
> *(CORTESÃO, 1958, p. 88).*

In relation to innovations in style, another scholar, Winter, also remarks

> ...that the Portuguese map-makers introduced the margin in the form of a strip or various parallel lines surrounding the chart, marked the maritime coast with a colored line and other features in a different color. Above all, they added a wind rose, in the form of a lily, pointing northwards—a symbol which, after a long previous existence, would also be adopted by the Italians in the 16th century, and then by the whole world until this day".
>
> *(CORTESÃO, 1958, p. 88).*

Também os cartógrafos portugueses foram os primeiros a

> [...] renunciar aos desenhos decorativos que enxameavam no interior das cartas italianas, catalãs e francesas — efígies de soberanos, palácios, animais, legendas descritivas —, despojando-as de caráter subjetivo para transformar em documento objetivo. Nós diremos antes que os portugueses foram os primeiros que tentaram passar da arte à ciência cartográfica, antecipando-se, dessa forma, à cartografia francesa do século XVIII.
>
> *(CORTESÃO, 1957, p. 89).*

As diversas viagens à costa do Brasil, conhecidas e estudadas pelos cartógrafos, geógrafos e historiadores, e a indicação precisa dos lugares descobertos em mapas, que iam sendo atualizados sucessivamente, demonstram-nos o quanto era conhecido um lugar onde a linha dos arrecifes, existente desde próximo ao Rio Grande do Norte até o estado atual de Sergipe, era interrompida, permitindo o acesso a um ancoradouro interno. Nesse ancoradouro, junto a essa linha de arrecifes, os navios podiam ser consertados. Essa falha estava defronte a uma península situada na parte do litoral Nordeste do Brasil doada a Duarte Coelho para a constituição da capitania de Pernambuco.

O planisfério italiano de Alberto Cantino — segundo Cortesão, "o mais admirável dos monumentos cartográficos do século XVI" — tem sua origem no conhecimento dos cartógrafos lusitanos, e o autor deve ter colhido suas informações em Portugal. A costa da América do Sul representada é aquela que corresponde ao Nordeste do Brasil, assim incluindo a futura capitania de Pernambuco. Pode-se ler inclusive Rio de São Francisco e a Baía de Todos os Santos. Mais detalhado é o Planisfério de Martin Waldseemüller, onde a costa está representada mais próxima à realidade. A denominação dos lugares é bem mais clara.

Entre 1520 e 1523 — o ano não pode ser precisado, segundo Denucé —, deu-se a unificação de duas escolas cartográficas, a da Casa de la Contratación e a da Casa da Índia. O resultado dessa unificação propiciou o aparecimento de cartas luso-italianas de grande beleza. Os portulanos de Pedro e Jorge Reinel são notáveis peças cartográficas, muito úteis para o maior esclarecimento sobre os resultados da navegação de Pero Lopes de Souza na costa do Brasil em 1530. Ambos os cartógrafos trabalharam para a Casa de la Contratación e para a da Índia.

Na carta de 1519 (*Kustmann IV*) antes citada, uma feitoria está assinalada, no canal entre Itamaracá e a costa de Igarassu. Em mapa de 1527, do então cosmógrafo Real da Espanha, consta essa feitoria com o título "aqui está a fatoria del Rey de Portugal". No mapa de Diogo Ribeiro, de 1529, é reproduzida essa parte do mapa anterior. Havia, segundo alguns autores, além da indicada acima, outra feitoria fundada por Pero Capico, no Cabo de Percauri, que se acredita ser o Pontal de Olinda. Oliveira Lima informa que Percacauri

Cortesão also notes Gernez's even more interesting observation to the effect that

> ...on large-scale Portuguese maps of the coast, one particular feature is included to make the mariner's work easier: a broad panoramic view of the coast, as seen from the open sea, is drawn over the top of the map, the baseline of the drawing corresponding to the coastline.
>
> *(CORTESÃO, 1958, p. 88).*

The Portuguese map-makers were also the first to

> dispense with the decorative drawings that tended to clutter up Italian, Catalan and French maps with effigies of sovereigns, palaces, animals, descriptive captions and the like, removing these subjective aspects to create a more objective document. We will later describe how the Portuguese were the first to try to turn map-making from an art into a science, foreshadowing, in this respect, the French cartography of the 18th century.
>
> *(CORTESÃO, 1957, p. 89).*

The various voyages to what is now the coast of Brazil were known and studied by cartographers, geographers and historians and their maps that indicated the precise location of places discovered would undergo successive updates. This demonstrates how familiar these people were with the break in the barrier reef that stretched from Rio Grande do Norte to what is now the Brazilian State of Sergipe, allowing access to an inner harbor. This anchorage, together with the reefs, provided a safe haven in which ships could be repaired. This gap in the reefs lay just offshore of a peninsula situated on the part of the Northeast coast of Brazil donated to Duarte Coelho for the creation of the Captaincy of Pernambuco.

The Italian planisphere of Alberto Cantino —which, according to Cortesão, was "the most admirable cartographic achievement of the 16th century"—was based on knowledge derived from Portuguese map-makers and the author must have gathered his information in Portugal. The part of the coast of South America depicted corresponds to the Northeast of Brazil and thus includes the future Captaincy of Pernambuco. The names of Rio de São Francisco and Baía de Todos os Santos clearly appear. Greater detail is provided by the Planisphere of Martin Waldseemüller, in which the coast is depicted more realistically and place names are more clearly marked.

Between 1520 and 1523—the dates, according to Denucé, may not be exact—, there was a merger of two schools of cartography, the *Casa de la Contratación* [House of Trade] and the *Casa da Índia* [House of India]. This pooling of resources and talents enabled the production of Portuguese-Italian maps of extraordinary

aparece como Parcaauri no mapa de Gaspar Viegas, de 1534, em que já se aproveita o levantamento da costa executado por Martin Afonso de Sousa, mas antes o nome ocorrera num mapa detalhado, de 1524 mais ou menos, aplicado a um dos canais da barra do Capibaribe (LIMA, 1922 [2021], p.211). O conhecimento desse canal e do rio referido implica num anterior mapeamento daquele ancoradouro interno, onde seria a entrada para tais lugares.

O Pontal antes citado foi o visto pela armada de Martin Afonso de Sousa, 1530, ao chegar próxima à costa do Brasil. Seria chamado por Gabriel Soares de *Cabo de Pero Cavarim, Pero Cabarigo* ou, ainda, *Pero Caparico*.

Aquela carta espanhola de Diego Ribeiro, em 1529, português a serviço de Castela, deveria ter sido conhecida dos Souza, Pero Lopes e Martin Afonso, através provavelmente de cópia daquela outra dos dois Reineis. No estudo que o Comandante Eugênio de Castro fez do *Diário da Navegação*, podemos verificar o quanto era conhecida a costa de Pernambuco pelos navegadores e cartógrafos, antes da ocupação do lugar pelo Donatário Duarte Coelho.

Aquele *Diário da Navegação* relata a Missão de Martin Afonso de Sousa no Brasil, desde 1530, que, além de ter por objetivo expulsar os franceses que pirateavam o Pau Brasil, destinava-se a descobrir terras; explorar alguns rios, inclusive o da Prata, ao sul do Novo Mundo; e estabelecer um ou mais núcleos de povoamento europeu de domínio político e administrativo. Trata-se de um documento de grande interesse para o lugar dos arrecifes naquele ano. Era uma expedição militar. O auxiliar de Martin Afonso naquela missão foi seu irmão mais moço, Pero Lopes de Sousa.

Nos comentários, em uma das edições desse *Diário*, o Comandante Eugênio de Castro assinalou, a respeito de tal porto e feitoria, o seguinte:

> Assim devemos ter: Pernambuco, ou Porto de Pernambuco, próximo à barra do arrecife, na vizinhança do fundeadouro da futura Olinda, de onde largou Diogo Leite com dois navios, e cujo fundeadouro melhor se poderá conhecer consultando o que a carta de João Teixeira sobre a perspectiva do Recife de Olinda, virá a marcar, como junto do Porto Velho de Santo Antônio, o Surgidouro Velho.
>
> (CASTRO, 1940, p. 54).

A referência ao Porto de Pernambuco, e não ao Rio de Pernambuco, onde estaria a primeira das feitorias, a de Cristóvão Jacques, parece-nos indicar o lugar conhecido como o da pedra furada por onde se entrava para um porto abrigado, junto ao Porto Velho de Santo Antônio, o Surgidouro Velho. No *Diário* está bem clara a ida de duas naus da expedição de Pero Lopes de Souza do Rio de Pernambuco ao Porto de Pernambuco mais ao sul: "Sexta feira 17 do dito mês fomos surgir defronte do Porto de Pernambuco, em fundo de 15 braças..." (*Diário da Navegação*, 1940, p. 54). Diante disso, no Rio de Pernambuco

beauty. The portolan charts of Pedro and Jorge Reinel are notable works of cartography that were of great utility in shedding greater light on the findings of Pero Lopes de Souza's voyages to the coast of Brazil in1530. Both map-makers worked both for the *Casa de la Contratación* and for the *Casa da Índia*.

In the 1519 (*Kustmann IV*) chart mentioned above, a trading post is marked on the channel between Itamaracá and the coast of Igarassu. In a 1527 map by the Royal Cosmographer of Spain, this trading post appears with the words "here is the entrepot of the King of Portugal". Diogo Ribeiro's map of 1529 reproduced this part of the previous map. There was, according to some authors, apart from those mentioned above, another trading post established by Pero Capico, at a location called Percauri Cape, which is believed to be the headland of Olinda. Oliveira Lima remarks that Percacauri is written Parcaauri on the map produced in 1534 by Gaspar Viegas, in which he makes use of the survey of the coast carried out by Martin Afonso de Sousa, although the name had already appeared earlier on a detailed map from around 1524, referring to one of the canals of the Capibaribe (LIMA, 1922 [2021], p.211). Knowledge of this canal and this river is implied in a previous map of the inner harbor, which would have been the point of entry to both locations.

The headland mentioned was the one seen by the armada of Martin Afonso de Sousa in 1530, as it neared the coast of Brazil. Gabriel Soares would have called it the Cape of *Pero Cavarim, Pero Cabarigo* or, *Pero Caparico*.

The Spanish chart produced in 1529 by Diego Ribeiro, a Portuguese map-maker in the service of Castille, draws on knowledge of the work of Souza, Pero Lopes and Martin Afonso, probably through the copy of the one produced by the two Reinel brothers. Commander Eugênio de Castro's study of the *Travel Log* shows how familiar navigators and cartographers would have been with the coast of Pernambuco, prior to its occupation by Captain Duarte Coelho.

This *Travel Log* reports on the Mission of Martin Afonso de Sousa in Brazil, from 1530, which, in addition to aiming to expel the French, whose pirates were plundering ships carrying Brazilwood, aimed to discover new land, explore various rivers, including the River Plate, in the southernmost part of the New World, and to establish one or more centers of European settlement and political and administrative domination. This is a document that sheds much light on the state of the settlement on the reefs in that year. The mission was a military expedition and Martin Afonso's assistant on this expedition was his younger brother, Pero Lopes de Sousa.

In the comments made in one of the editions of this *Travel Log*, Commander Eugênio de Castro noted the following in relation to the port and the trading post:

estaria a Feitoria de Cristóvão Jacques e no Porto de Pernambuco um lugar onde podiam ser consertados os navios. Tal local deveria ter em terra firme um abrigo coberto, casa ou armazém para essa gente do mar. O Porto Velho de Santo Antônio, o Surgidouro Velho, ficava diante do Convento de Santo Antônio do Carmo em Olinda e pode ser visto em estampas holandesas relacionadas com a tomada de Pernambuco em 1630. O Comandante Eugênio de Castro, naqueles comentários ao *Diário da Navegação,* diz textualmente:

> Rumando ao Porto de Pernambuco mais ao sul (do Rio de Pernambuco) aí, defronte dele, fundeou Pero Lopes a 17, seus navios, em 15 braças de fundo... Nesse Porto de Pernambuco já se encontravam o galeão S. Vicente, que havia desgarrado durante a caça de Martim Afonso, e mais: a nau Capitaina (ou Capitânia) e a nau B, tomada aos franceses no cabo de Santo Agostinho. Além destes, como vemos, ficavam aí fundeados os navios de Pero Lopes, a saber: as naus apresadas A e C e a caravela Princesa. Da nau S. Miguel, menos feliz que o galeão S. Vicente, para sempre desgarrada na baia da treiçam (Baía da Traição), perdida para o *Diário* e crônicas do século, não pode dar novas nem as teve dela; mas, do Capitão Irmão Martim Afonso, soube que viram velejar um dia antes, ao sul do porto, a caravela Rosa a cujo bordo andava o capitão-mor, e certamente ordenando tal manobra para ganhar barlavento, a fim de poder demandar esse Porto de Pernambuco, de onde Pero Lopes lhe fazia sinais luminosos das gáveas dos navios aí fundeados.
>
> *(CASTRO, 1940, p. 54).*

Nesse mesmo comentário, adiante, há uma referência ao afogamento de sete homens na paragem que o historiador Varnhagen diz ter sido assinalada como dos Afogados na cartografia: "E achei sete homens da nau Capitânia mortos, que se afogaram na barra do arrecife..." (CASTRO, 1940, p. 54). Esse local estaria próximo ao Porto de Santo Antônio? Parece-nos que sim. Os navios tomaram, nesse Porto de Pernambuco, água para prosseguir viagem: "Depois de termos tomado água e outras cousas, de que tínhamos necessidade para a viagem, nós fizemos à vela com vento lesnordeste..." (Castro, 1940, p. 54). Isto mais uma vez reforça a possibilidade da existência de lugares de abrigo no Porto de Pernambuco. Esse comentador chegou também a admitir a possibilidade da existência nesse lugar de uma outra feitoria, antes citada por Oliveira Lima, diferente daquela conhecida de Cristóvão Jacques, apesar de não confirmada no *Diário*: "Haverá fundamento, para nova feitoria, com localizar-se mal em 1530 a 1534 um cabo de Pero Cabarigo ou de Cavarim no Pontal de Olinda, talvez morada de um Pero Capico ou Cabarigo com gente portuguesa?" (CASTRO, 1940, p. 54). Um braço do Rio Capibaribe, no lugar do Afogado no Recife de hoje, é designado por Rio dos Afogados, lembrando assim aqueles marinheiros. A designação encontra-se nos mapas holandeses desde 1630.

> This must be Pernambuco, or the Port of Pernambuco, near the break in the reef, in the vicinity of the anchorage for the settlement that would become Olinda, from where Diogo Leite set off with two ships, and whose harbor can best be seen on João Teixeira's map showing Recife as seen from Olinda, alongside the Old Port of Santo Antônio...the Old Harbor.
>
> *(CASTRO, 1940, p. 54).*

The reference to the Port of Pernambuco, rather than the River Pernambuco, where the first trading post, belonging to Cristóvão Jacques, was supposedly located, appears to indicate the place known as the "hole in the rocks" through which ships entered into the safe harbor, near the Old Port of Santo Antônio, the Old Harbor. The *Travel Log* clearly describes two ships from Pero Lopes de Souza's expedition sailing from the River Pernambuco to the Port of Pernambuco further to the south: "On Friday the 17th of said month we arrived at the Port of Pernambuco, fifteen fathoms in depth..." (*Travel Log,* 1940, p. 54). This suggests that Cristóvão Jacques's entrepot would have been on the River Pernambuco and the Port of Pernambuco would have been a place where ships could be repaired. This location must have been able to provide accommodation on dry land—a house or storage space for seafarers. The Old Port of Santo Antônio, the Old Harbor, lay in front of Santo Antônio do Carmo Convent in Olinda and can be seen on Dutch prints of the conquest of Pernambuco in 1630. Commander Eugênio de Castro, in his comments in the *Travel Log*, writes:

> On the way to the Port of Pernambuco further to the south (of the River Pernambuco), in front of it, Pero Lopes anchored his ships, in waters of a depth of 15 fathoms... The S. Vicente galleon was already in the Port of Pernambuco and had already gone astray during the search for Martim Afonso. Furthermore, the Capitaina (or Capitânia) and the B Ship had been taken by the French at Santo Agostinho Cape. Apart from these, we can see ships belonging to Pero Lopes anchored there: the captured vessels A and C and the caravel called Princesa. As for the S. Miguel, less fortunate than the galleon S. Vicente, lost forever in Baía da Traição (the Bay of Treachery), not recorded in the *Log* or chronicles of the time, we have no report to give nor have we heard report; but, Captain Brother Martim Afonso reports that the caravel Rosa was sailing the day before, to the south of the port, with the First Captain on board, no doubt having ordered such a maneuver so as to take advantage of the prevailing wind and make for the Port of Pernambuco, from where Pero Lopes was sending out light signals from the crow's nests of the ships lying at anchor there.
>
> *(CASTRO, 1940, p. 54).*

Devemos assinalar no momento que aquele Cabo de Pero Cabarigo, ou Pero Cavarim, confunde-se, no futuro, na cartografia, com o Cabo Parcaauri; e o Rio do extremo para os Reinel parece o Capibaribe ou o Beberibe.

A antecedência de uma povoação nos Arrecifes, no Porto de Pernambuco, àquela Vila de Olinda não nos parece tão fundamental quanto a segura informação da importância do Porto de Pernambuco, no contexto que determinou a localização da Vila de Olinda da Nova Lusitânia pela gente de Duarte Coelho. As condições que determinaram a escolha dos lugares, essas, sim, passam a ser de grande interesse científico e presa de um conhecimento cartográfico, além de vinculadas a um projeto colonizador capaz de dar sustentabilidade à ocupação do território. Por outro lado, desmonta toda uma teoria da acidentalidade, não mais aceitável, dessa escolha dos lugares para a vila, o porto e a plantação de canas.

Pedro Nunes, o notável cosmógrafo judeu, assim definiu bem o caráter científico das viagens e da identificação segura das terras:

> Ora manifesto é que estes descobrimentos de costas e ilhas e terras firmes não se fizeram indo por acertar, mas partiam os nossos mareantes muito ensinados e providos de instrumentos e regras de astrologia (astronomia) e geometria, que são coisas de que os cosmógrafos hão andar apercebidos.
>
> *(NUNES, 1952, p. 71).*

O povoado dos arrecifes, desde sua mais distante presença enquanto lugar habitado, esteve sempre vinculado à sua condição geográfica enquanto assentamento urbano, isto é, uma estreita península ligada às fraldas de um dos morros de Olinda, este próximo a um porto fluvial onde consertou-se a galeota, o Varadouro das Naus. A parte mais alta e seca dessa península determinou a principal rua e sua forma, esta decorrente da necessidade de a gente poder se dirigir para Olinda, pelo istmo, e na direção da Ilha dos Navios, a de Antônio Vaz, onde pode ter havido um lugar em que barcos menores buscariam, antes de 1535, água para abastecimento dos navios maiores, ancorados no Porto de Pernambuco. A designação de Ilha dos Navios bem sugere tais procedimentos.

O que nos parece de grande interesse presente é que, não considerando a partida, ainda não comprovada, de açúcar desde um porto ou trapiche próximo a Itamaracá, o povoado dos arrecifes foi o porto mais antigo das Américas em termos do envio do açúcar produzido no Brasil para a Europa ainda em pleno funcionamento. Do Porto de Pernambuco seguiu para a Europa, seguidamente até os dias atuais, grande quantidade de açúcar, em uma continuidade sem par na história do Novo Mundo.

Em 1630, a invasão holandesa levou ao incêndio vários armazéns de guarda do açúcar. Matias de Albuquerque não quis deixar para a gente dos Países Baixos a riqueza da capitania.

Later in this same commentary, there is a reference to the drowning of seven men at the stopover that the historian Varnhagen says was marked Afogados on the map. "And I think that seven men from the Capitânia died, drowned near the reef..." (CASTRO, 1940, p. 54). Could this location be near the Port of Santo Antônio? It would seem so. At this Port of Pernambuco, the ships had taken on board water to continue their journey. "After we had stocked up on water and other things that we needed for the voyage, we set sail on the northeasterly wind..." (Castro, 1940, p. 54). This, once again, raises the possibility of the existence of places of accommodation in the Port of Pernambuco. This commentator also admitted the possibility of the existence in this location of another trading post, as noted previously by Oliveira Lima, different from the one belonging to Cristóvão Jacques, although this is not confirmed in the *Travel Log*. "A new trading post may have been established, sometime between 1530 and 1534, on Cape Pero Cabarigo or Cavarim on the headland of Olinda, which may have been the home of the family of a Portuguese individual named Pero Capico or Cabarigo?" (CASTRO, 1940, p. 54). One branch of the River Capibaribe, in the neighborhood of Recife now called Afogados, is marked Rio dos Afogados (River of the Drowned), in remembrance of those drowned sailors. This appellation can be found on Dutch maps from 1630 onwards.

We should note in passing that Cape Pero Cabarigo, or Pero Cavarim, would in future come to be confused by map-makers with Cape Parcaauri; and the river on the far extremity of the Reinel brothers map would appear to be the Capibaribe or the Beberibe.

The existence of a settlement on the reefs, in the Port of Pernambuco, prior to that of the town of Olinda would seem to be a fundamental piece of information regarding the importance of the Port of Pernambuco, in the context that determined the location of the town of Olinda of New Lusitania by the people of Duarte Coelho. The conditions that determined the choice of location became the object of great scientific interest and contributed greatly to the development of cartographic knowledge, in addition to being related to a colonization project capable of ensuring the sustainability of occupation of the territory. On the other hand, this completely demolishes any theory to the effect that the choice of location for the town, the port and the sugar plantation was purely coincidental.

Pedro Nunes, the notable Jewish cosmographer, clearly outlined the scientific character of the voyages and the purpose of sound identification of land.

Com a ocupação da Aldeia e a reestruturação urbana decorrente da necessidade de mais casas para os que chegaram, alguns armazéns em ruínas foram demolidos e outros surgiram no local. Restos do anterior ficaram remanescentes nos alicerces das novas construções. A história urbana começava a se modificar mudando de ritmo e com novas influências no construir. Casas de madeira pré-fabricadas e ampliações, na vertical, das casas de pedra existentes com novas formas de construir em tijolos demarcavam atitudes diferentes em relação ao que então era o modo comum de construir luso-brasileiro. Com a derrota holandesa, um inventário dos bens imóveis foi realizado pelos vencedores e diz bem dessas diferenças construtivas em cada construção arrolada.

Em recentes pesquisas arqueológicas, grande parte daquele parapeito em pedra construído pelo Comandante Waendenburg em 1631 foi posto à luz e na Porta da Terra, nos inícios da Rua do Bom Jesus, junto à atual Praça Arthur Oscar, dois baluartes em alvenaria de pedra e de terra foram descobertos. Por outro lado, vários vestígios de um Recife reconstruído em momentos diversos tornam a cidade um verdadeiro campo de achados arqueológicos que recuam aos primeiros dias de sua fundação e particularmente ao período de domínio dos holandeses. Também galerias de escoamento de águas pluviais vieram à luz nas pesquisas realizadas.

Essa característica nos possibilita hoje uma visão, em épocas diferentes e às vezes superpostas, da forma de ocupação do solo na cidade. Esses vestígios da presença do homem têm sido, no presente, marcantes no Recife Antigo, mas, certamente, ocorrerão diante de prospecções arqueológicas nos bairros de Santo Antônio e São José, comprovadamente constituídos mais fortemente quando da presença do Governador João Maurício de Nassau (1637–44).

Naturalmente, a convivência do hoje com esses vestígios materiais do ontem possibilitarão uma bem sólida ideia das diversas fases da cidade nesse seu trecho mais antigo, ora pesquisado.

> It is now clear that these discoveries of the coasts and islands and dry land were not achieved by a process of trial and error. Our seafarers went out well instructed and supplied with instruments and astrological (astronomical) and geometrical tools provided by cosmographers.
> *(NUNES, 1952, p. 71).*

The urban settlement on the reefs, since the earliest time at which it was inhabited, has always been closely related to its geographical location on a narrow peninsula connected to the foothills of Olinda, close to a river port where small galleys were repaired on the beach, the *Varadouro das Naus*. The highest and driest part of this peninsula determined the location of the main road and its form, which reflected people's need to be able to travel to Olinda, along the isthmus and in the direction of Ilha dos Navios (Ship Island), known also as Antônio Vaz Island, where there may have been a place where, prior to 1535, smaller boats would collect water to supply the larger ships lying at anchor in the Port of Pernambuco. This is why it became known as Ship Island.

Regardless of whether sugar was exported from a port or pier close to Itamaracá, which remains unproven, it is a fact of great contemporary interest that, when functioning at full capacity, the settlement on the reefs was the oldest port in the Americas to export sugar produced in Brazil to Europe. A huge quantity of sugar flowed directly from the Port of Pernambuco to Europe, in a quantity without parallel anywhere else in the New World.

In 1630, the Dutch occupation led to the burning down of various sugar storehouses. Matias de Albuquerque did not want to leave the wealth of the captaincy to the Dutch invaders.

With the occupation of the area and the urban redevelopment arising from the need for more houses for the newcomers, some ruined storehouses were demolished and others erected in their place. The rubble of the buildings that had previously stood on the site were used for the foundations of new constructions. Urban history began to change pace with new influences coming to bear on construction practices. Prefabricated wooden houses and vertical

extension of existing stone houses with new forms of construction involving brick signaled changing attitudes with regard to what were then common construction practices in Portuguese Brazil. With the defeat of the Dutch, an inventory of real-estate assets was drawn up by the victors and this clearly shows the different kinds of construction in each building listed.

Recent archeological research has unearthed a large portion of the stone parapet constructed by Commander Waendenburg in 1631. Likewise, in Porta da Terra, at one end of Rua do Bom Jesus, near Arthur Oscar Square, two bulwarks, one of earth and one of stone, have been discovered. On the other hand, various vestiges of a Recife that has been rebuilt at various times have turned the whole city into a veritable archeological field site that goes back to the city's earliest days and, in particular, the period of Dutch rule. This recent archeological research has also revealed a number of gullies for draining rainwater.

This provides us with an overview of various periods in the occupation of the city, one sometimes superimposed on another. These vestiges of the presence of human beings have recently been found with especially great abundance in Old Recife, but will certainly also be found in the future at other archeological sites in the neighborhoods of Santo Antônio and São José, both of which were first consolidated during the governorship of John Maurice of Nassau (1637–44).

Naturally, the discovery today of these vestiges of a bygone age will enable us to acquire sounder information on the various phases the city's development in its earliest years.

FIGURA 1
Caerte Vande Haven Van. 1639.
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 1
Caerte Vande Haven Van. 1639.
SOURCE: *Museum of the City of Recife.*

2

ARQUITETURA E URBANISMO NO RECIFE DO SÉCULO XVII

ARCHITECTURE AND URBANISM IN 17TH CENTURY RECIFE

JOSÉ LUIZ MOTA MENEZES

Em 1630, ao se aproximar de Pernambuco, a frota da Companhia das Índias Ocidentais iniciaria um período dos mais singulares para a História do Brasil. Essa armada, conhecedora da costa da capitania de Pernambuco, ataca com barcos menores, que usam para chegar à praia de Pau Amarelo, uma falha nos arrecifes. Dessa praia atingem Olinda, descendo para o sul pela praia e tomam a povoação dos arrecifes, a do Corpo Santo. Desse momento, existe excelente narrativa no Diário de um Soldado.

O Brasil sob domínio holandês, desde 1630 até 1654, juntamente com o episódio baiano de 1624–25, tem sido objeto de estudos e pesquisas de inúmeros historiadores, dos quais os pernambucanos se destacam no contexto daqueles estrangeiros, do porte de um Boxer ou Waetjen. Dentre os mais notáveis, lembramos José Higino Duarte Pereira, Alfredo de Carvalho e, no século XX, o professor José Antônio Gonsalves de Mello, neto, com obras fundamentais e merecedoras dos melhores elogios pela sempre atualidade, sendo fonte das mais importantes para o estudo daquele período.

Ao tecermos considerações sobre a arquitetura e o urbanismo do Brasil holandês, essencialmente aqueles praticados por engenheiros holandeses e brasileiros, durante o governo do Conde João Maurício de Nassau, não podemos, de forma alguma, deixar de recorrer àquelas informações contidas nos trabalhos publicados por tais historiadores que nos antecederam, em pesquisas exaustivas e possuidores de maior capacidade e estilo literário. Assim, com tais ressalvas, voltaremo-nos para o tema central de nosso interesse, amparados pelas ilustrações.

1. A OCUPAÇÃO HOLANDESA

Conforme dissemos, ao desembarcarem em Pau Amarelo, trecho de praia situado no município de Paulista, onde tempos depois se erigiu pequena fortificação, que ainda persevera no local, lembrando o acontecimento da fundação de cidades novas na Europa ou no além-mar, uma nova gente com sua cultura chegou ao Brasil.

Nas intervenções que vão ocorrer no Recife, vai se encontrar presente o racional e, em decorrência, o geometrismo das cidades regulares, face às interpretações mais singulares de Vitrúvio. São cidades estelares ou em quadrículas semelhantes a um tabuleiro de xadrez, com praças centrais e secundárias, onde as ruas se cruzam em uma regularidade que se opõe a irregularidade das cidades informais.

Assim, o primeiro choque de culturas vem se dar na nova forma de conceber o núcleo urbano, em contraponto com a maneira adotada pelos portugueses no Brasil, onde poucas são as exceções, a saber São Luís do

As it approached Pernambuco in 1639, the fleet of the Dutch East India Company was about to set in motion one of the most extraordinary periods in the history of Brazil. The Dutch armada was familiar with the coast of the Captaincy of Pernambuco and attacked first with smaller boats, reaching Pau Amarelo beach through a break in the reef barrier. From this beachhead, they moved on to Olinda, south of the beach, and captured the settlement located on the reefs, surrounding the Church of the Holy Body of Christ. From this point on there is an excellent account of events in *Diary of a Soldier*.

The period of Dutch rule in Brazil, between 1630 and 1654, and for a shorter period between 1624 and 1625 in Bahia, has been studied and researched by numerous historians, among whom scholars from Pernambuco stand shoulder to shoulder alongside the figures of the statute of C.R. Boxer or Waetjen. The most notable of these have included José Higino Duarte Pereira, Alfredo de Carvalho and, in the 20TH century, Professor José Antônio Gonsalves de Mello Neto, whose timeless works deserve greater acclaim and are one of the most important sources for the period.

Our own examination of the architecture and urban planning of Dutch Brazil, as practiced primarily by Dutch and Brazilian engineers during the administration of Count John Maurice of Nassau, necessarily draws heavily on the information provided by the work of such illustrious antecedents, the exhaustiveness of whose research is matched only by the elegance of their literary style. It is with such reservations that we return to our main theme, using illustrations and images that will be explained at the end of this book.

1. THE DUTCH OCCUPATION

As mentioned above, when the Dutch set foot on a stretch of beach called Pau Amarelo situated in the municipality of Paulista, a new people and a new culture arrived in Brazil. Many years later a small fort would be erected on this spot, reminiscent of new cities in Europe and overseas. This fort still exists today.

Interventions such as those carried out in Recife included rationalistic elements and created geometrically planned regular city layouts, based on a unique interpretation of Vitruvius. These are star-shaped or quadrilateral cities laid out like a chessboard, with central and secondary squares, in which the streets cross one another at regular intervals, in stark contrast to the irregularity of a less formal city layout.

The first culture shock, therefore, came in the form of a new way of seeing the urban unit, very different from that adopted generally by the Portuguese in Brazil, with a few notable exceptions, such as São Luís in Maranhão, or parts of some city centers that are unusual for being based on roughly geometrical principles. The irregular

Maranhão, ou trechos de núcleos que se destacam por certos princípios geométricos mal esboçados. Predominando sempre o irregular por sobre o regular, em disposições diferentes daquelas fundações espanholas, determinadas pelas Ordenações Filipinas. Tais ordenações, parece-nos, não se aplicaram largamente no Brasil, e os dois exemplos que se podem citar são aquele traçado, de autoria, talvez, de Francisco Frias de Mesquita, de São Luís do Maranhão e o do núcleo antigo de Filipeia, hoje a cidade de João Pessoa, na Paraíba, de autoria desconhecida.

Desse modo, os holandeses, mal se fixam, e seus engenheiros e mestres de fortificação, ou simplesmente mestres de obras flamengos, vêm trazer para o Recife o que se tinha como novidade na Europa e o resultado da formação de cada um deles, que estavam acompanhando as modificações de gosto, então traduzidas nas ampliações de Amsterdã desde os inícios do século XVII (1612), no que se refere ao urbanismo.

Na verdade, não vão encontrar, no Recife, obras pouco válidas; pelo contrário, irão sentir a força de nossos profissionais, ricos em conhecimentos técnicos, dos quais resultaram fortificações, como a dos Reis Magos, em Natal, e as de Salvador, e, no campo da arquitetura, para fins religiosos, as igrejas e os conventos de Olinda, onde destacaríamos a velha Matriz, a Igreja dos Jesuítas, com seu imenso colégio e a mole, enorme e inacabada, do Convento dos Carmelitas. Na arquitetura da moradia, as pinturas e os desenhos do artista Frans Post, de 1637 em diante, testemunham a qualidade das construções.

Não temos grandes dúvidas do uso de mestres de obras portuguesas em construções que ampliaram o Recife. Naturalmente, em termos estéticos, deveria ter predominado o gosto flamengo das casas de empenas em degraus, em duas águas, no telhado, mas, tecnicamente, a mão de obra portuguesa pode ter se somado à daqueles mestres flamengos vindos para ajudar na ampliação do Recife, hábeis que eram no uso de tijolos e mais conhecedores, talvez, da sistemática de montagem, com seus carpinas, das casas e armazéns pré-fabricados, de madeira.

É de grande interesse essa fusão de técnicas, essencialmente ao considerarmos o inventário, publicado no século XIX e elaborado em 1654 — *Inventário das Armas e Petrechos Bélicos que os Holandeses Deixaram em Pernambuco e dos Prédios Edificados ou Reparados até 1654* —, deixado pelos holandeses, onde obras portuguesas se somam às obras "Framengas".

Porém, o mais notável vem se dar no que chamou certo autor de a ordem dos sonhos, em que os desenhos de Frans Post revelam o gosto nórdico, talvez incompatível com a forma de morar portuguesa, e em que os hábitos geram os programas das habitações e as suas ordens internas, produzindo modelos, que, lamentavelmente, não se conservaram, de casas holandesas.

Em vista da Ilha de Antônio Vaz, que Post intitulou Recife e Cidade Maurícia, lado a lado Holanda e Portugal, revelam essa "ordem das habitações",

always prevails over the regular, in a way that is very different from that adopted in cities laid out by the Spanish, which follow standard models introduced by Philip II. These principles, it seems, were not extensively applied in Brazil, and two examples worth citing here are the urban fabric of São Luís, Maranhão, which may have been designed by Francisco Frias de Mesquita, and the old city center of Filipeia, which is now the city of João Pessoa, in Paraíba, whose architect remains unknown.

Barely had the Dutch settled in, therefore, their engineers and military architects and master builders set about bringing to Recife the fruits of their extensive training and the latest novelties from the Old World. These individuals had, since the early 1600s (1612), been following the changes in taste in urban planning and design that had influenced the expansion of Amsterdam.

In fact, they would not find Recife entirely bereft of stunning buildings. On the contrary, they would have appreciated the quality of our professionals with their rich technical knowledge, which had been used to create fortifications such as Three Kings Fort, in Natal, and those of Salvador, and, in the field of religious architecture, the churches and convents of Olinda, including the old Parish Church, the Jesuit Church, with its enormous college and the vast unfinished edifice of the Convent of the Carmelite Order. The paintings and drawings of the Dutch artist Frans Post testify from 1637 onwards to the quality of the architecture of residential buildings in the city.

There can be no doubt that Portuguese master builders were used to expand Recife. In terms of style, the Dutch style naturally predominated, with houses with two-sided roofs. On the technical side, however, a Portuguese workforce was added to the contingent of Dutch master builders who came to help build Recife, able as they were in the use of brick and perhaps more knowledgeable with regard to the systematic installation of prefabricated wooden homes and storehouses.

This fusion of techniques is extremely interesting, especially when we consider the inventory, produced in 1645 and published in the 19th century, entitled *Inventory of the Arms and Military Equipment that the Dutch Left in Pernambuco and of Buildings Constructed or Repaired up to 1654*—, left by the Dutch, in which Portuguese works are cited alongside 'Flemish' ones.

However, the most notable change appeared in what one author has called *the order of dreams* and the drawings of Frans Post reveal a new taste for things North European. This may have proved incompatible with the Portuguese style of living and their habits regarding the configuration and internal arrangement of homes, with model Dutch houses unfortunately not having withstood the ravages of time.

resultado da "ordem dos sonhos" de cada cultura. Casas de pedra, com balcões de madeira, ou de taipa vêm se somar àquelas de tijolos e tão conhecidas nos Países Baixos, representadas em pinturas de costumes, daqueles artistas nórdicos tais como Brueghel, que fixaram aspectos de aldeias e cidades do norte da Europa.

Somente em mapa de 1637, inserido no livro de Gaspar Barleus, escrito por encomenda do próprio Conde João Maurício de Nassau, é que se vem melhor conhecer a organização urbana do Recife[1].

Nesse mapa, a representação das ruas e becos deixa perceber, com relação ao povoado, então com foros de legítima vila, que se preservou o primitivo traçado português, acrescentando-se outras ruas e quadras, definidas com maior regularidade e condicionadas à estreiteza da península. O importante, no caso dessa planta é o seu confronto com o desenho, alçado, que F. Post fez dela para o livro citado, de Barleus. Na vista, no trecho do Recife, identificam-se poucas construções flamengas, quase todas têm o sabor de portuguesas, se comparadas com aquelas, representadas em vistas de Salvador, coetâneas, também desenhadas do natural. Isto talvez se deva ao crescimento mais na vertical, por condição de espaço, para o qual a melhor solução teria sido aquela portuguesa, de telhados em duas águas, para frente e para trás, no lote exíguo e decorrente de casas térreas, posteriormente ampliadas verticalmente, onde, apenas talvez se cresceram andares, mais leves, em tijolos, com aproveitamento dos telhados, pela dificuldade de telhas, em um Recife que necessitou destruir Olinda para se construir[2].

Desse modo, casas flamengas na península seriam, talvez, poucas. Elas vão se construir na Ilha de Antônio Vaz, onde tais condicionamentos referidos não existiram. Em pintura existente e atribuída a F. Post, pode-se ver algumas delas na altura a da atual Rua do Rangel, lado leste do grande canal holandês.

Com respeito à Ilha, como se disse, o grande recinto fortificado junto ao Forte Ernesto, representado em 1637, que substituiu as trincheiras, melhor

[1] Ver "Insula Antonij Vaazij. Area Insulae cum Venisset in Brasiliam Mauritus. Anno 1637". "Ilha de Antônio Vaz, Área da ilha quando da vinda de Maurício ao Brasil, no ano de 1637." Planta inserta na obra de Gaspar van Baerle, publicada em Amsterdã em 1647, por encomenda do próprio Conde João Maurício de Nassau-Siegen, mede 58 x 42 cm. Segundo o historiador José Antônio Gonsalves de Mello Não se conhece o original manuscrito ou cópia contemporânea desse mapa, que é conhecido apenas por sua versão gravada, no livro referido" (MELLO, [1976], 2017) . É anônima, o próprio historiador apresenta a possibilidade de ser atribuível a um dos engenheiros a serviço do Conde ou da Companhia das Índias Ocidentais em Pernambuco.

[2] Ver Gravura, inserta no livro de 1. de Laet, História ou Annaes dos Feitos da Companhia Privilegiada das Índias Occidentais, Desde o seu Começo até o Fim do Anno de 1636 (a 1ª edição foi impressa em Leiden em 1644). Traduzido pelos Drs. José Hygino Duarte Pereira e Pedro Souto Maior, Rio de Janeiro, 1916 - 1-25, titulada *T' Recif de Pernambuco*. Realizada a gravura a partir de um desenho do natural datável de entre o fim de 1630 e novembro de 1631. Importante vista do Recife, irmã de outra, disposta na mesma gravura, titulada Marin d' Olinda de Pemambuco, provavelmente do mesmo gravador. Nessa Gravura se pode ver a cerca do Recife, representada na Planta de 1631, de A. Drewisch, já assinalada. NP 8.

In a view from Antônio Vaz Island, which Post gave the title *Recife and the City of Maurícia*, the Netherlands and Portugal lie side by side, revealing this "order of dwellings", resulting from the "order of dreams" of each respective culture. Stone houses, with terraces made of masonry or rammed earth, stand alongside those made of brick that are so typically Dutch, as represented in the paintings of local customs of Northern European artists such as Brueghel, which include the architectural features of cities in this region.

The 1637 map included in the book by Gaspar Barleus, written at the request of John Maurice of Nassau himself, gives us a much better picture of how Recife was laid out[1].

In this map, the representation of streets and alleys show that the settlement, now endowed with the legal status of a town, preserved the earlier Portuguese layout, adding other streets and squares, defined with greater regularity and adapted to the narrowness of the peninsula. The importance of this map lies in comparing it with the drawing that Frans Post made from it for Barleus's book. In the Recife part of the view, there are very few Dutch buildings and almost all of them have a Portuguese feel, in contrast to those drawn from nature during the same period in Salvador. This may be due to the more vertical growth and lack of space, for which the best solution would have been the Portuguese one of installing roofs with two sloping sides, one at the front, one at the back, in the tiny lot. It may also have been the result of the use of single-story buildings, which later were extended upwards, to which only lighter upper floors made of brick may have been added, as a way of re-using precious rooftiles, in a Recife that needed to destroy Olinda to enable its own construction[2].

[1] See "Insula Antonij Vaazij. Area Insulae cum Venisset in Brasiliam Mauritus. Anno 1637". "Antônio Vaz Island, the area of the island when Maurice arrived in Brazil, in the year 1637." Map included in Gaspar van Baerle's book, published in Amsterdam in 1647, commissioned by Count John Maurice of Nassau-Siegen himself, measuring 58 x 42 cm. According to the historian José Antônio Gonsalves de Mello, no original manuscript or contemporary copy of this map has survived, and the map is known only from the print in the aforementioned book" (MELLO, [1976], 2017). It too was produced by an anonymous artist and the historian raises the possibility that it could be attributed to one of the engineers who served the Count or the West India Company in Pernambuco.

[2] See the engraving inserted in Book 1 of Laet, *História ou Annaes dos Feitos da Companhia Privilegiada das Índias Occidentais, Desde o seu Começo até o Fim do Anno de 1636* [History or Annals of the Privileged East India Company, from its Beginnings to the End of the Year 1636] (the 1st edition was printed in Leiden in 1644). Translated by Drs. José Hygino Duarte Pereira and Pedro Souto Maior, in Rio de Janeiro, in 1916 - 1-25, under the title *T' Recif de Pernambuco*. The engraving was based on a drawing from nature datable to between the end of 1630 and November 1631. It provides an important view

definiu certa organização do casario internamente, revelando, o que assinalamos, um gosto novo: a "cidade nova" se sobrepondo àquelas fórmulas consideradas arcaicas, então preexistentes em Olinda e no "Povo" do Recife.

Uma praça central, hoje ainda preservada (Praça da Independência), mas irreconhecível, diante do prédio do *Diario de Pernambuco*, e ruas que dela demandam ao Forte Ernesto, envolvendo este último o Convento Franciscano; são ruas ortogonais, formando-se ao longo daquelas longitudinais, as futuras ruas do Imperador, Primeiro de Março e outras. É notável como, no arruamento, o lote urbano atravessa os séculos. As casas, os edifícios que irão, em uma sistemática bem antiga, de loteamento urbano, distribuir-se lado a lado, espelhando aquele exemplo notável de Bolonha, na Itália, serão modificados ao longo do tempo e ao sabor do gosto das sociedades, mas as dimensões dos lotes, estreitos no Recife e relativamente largos na Ilha de Antônio Vaz, irão se manter com poucas alterações. Tais condicionamentos marcarão princípios que se manterão por sua vez na Ilha e definirão, futuramente, todo o arruamento, mesmo após a saída dos holandeses, onde os luso-brasileiros reconstroem os edifícios do trecho destruído da Nova Maurícia. Praça que lembra aquelas em menor dimensão espanholas vindas para o Novo Mundo. Não sabemos de quem foi a ideia, porém ela marca a presença da aliança ibérica em tal concepção.

Um mapa de 1639[3], no qual se revela, na opinião de Gonsalves de Mello, pela primeira vez, os planos de ampliação da Cidade Maurícia, mostra-nos a ação urbanística do Conde Maurício de Nassau, sua faceta de inovador e sua excelente administração, tão louvada desde aquele tempo, do Brasil holandês.

Antes de Nassau, obras de intervenção foram realizadas na povoação no sentido de ampliar as moradias com ruas em aterros sobre o rio. Obras sem maiores planos urbanísticos. Ao chegar em 1637, Nassau encontra um Recife, uma aldeia, que cresceu em exígua faixa de terra de forma relativamente regular, mas sem condições algumas para ser uma cidade do valor que deveria ter a sede do Brasil holandês.

[3] Ver "Caert Van de Haven Van Pharnamboucque met de Stat Mauritia, T' Dorp Reciffo em Byleggende forten met alie gedengenheden Van dien. In 'tjaer Anno 1639". Planta do porto de Pemambuco, com a Cidade Maurícia a aldeia Recife os fortes circunvizinhos e todas as particularidades dele. No ano de 1639. Planta anônima que faz parte de um atlas manuscrito de propriedade do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano. Mede 78 x 48 cm. Adquirido em Amsterdã em 1886 por José Higino Duarte Pereira. Atribuído a Johannes Vingboons. É interessante como o mapa distingue bem a aldeia do Recife, o extremo da península, da Cidade Maurícia. No mapa, o projeto da Nova Maurícia, que se estenderá do Groot Kwartier até o Forte das Cinco Pontas. Nesse projeto não estão assinaladas as praças na Nova Maurícia, que serão indicadas em mapas posteriores.

In this case, Dutch houses on the peninsula may have been few and far between. These would later be built on Antônio Vaz Island, where the aforementioned constraints did not exist. An extant painting attributed to F. Post shows some of these in the area where Rua do Rangel is currently located, on the eastern side of the Grand Dutch Canal.

With respect to the Island, as it is called, the grand fortified enclosure near Fort Ernesto, depicted in 1637, which replaced the trenches, provided a clearer picture of the internal design of dwellings, revealing, as we have already noted, the development of new tastes befitting a "new city" superimposed on formulae now considered archaic in the pre-existing fabric of Olinda and in the community of Recife.

A central square, which still exists today opposite the *Diario de Pernambuco* building (Independence Square), albeit unrecognizable, has streets running out from it to Fort Ernesto and the Franciscan Convent. These are orthogonal streets, formed along the longitudinal ones, which would later become Rua do Imperador, Rua Primeiro de Março and others. It is notable how the configuration of the urban lots has remained unaltered over the centuries. The houses and buildings followed a very ancient system of lots, arranged side by side, reflecting the illustrious example of Bologna in Italy, and, while they would be modified over time to adapt to changing tastes and social mores, the size of the lots—narrow on the Island of Recife and relatively wide on Antônio Vaz Island—would remain relatively unchanged. Such constraints would come to make their mark on the principles that would be preserved on the Island and would later determine the whole layout, in places where the Portuguese-Brazilians reconstructed buildings on the stretch destroyed by the creation of Nova Maurícia, even after the departure of the Dutch. This square is reminiscent of smaller Spanish ones in the Americas. We do not know who originally came up with the idea. It may show the influence of the alliance between the two Iberian nations at the time.

A 1639 map[3], which Gonsalves de Mello believes shows, for the first time, the expansion

of Recife and provides a companion piece to the other, which appears in the same print, with the title *Marin d' Olinda de Pemambuco*, probably produced by the same engraver. This print shows the palisade surrounding Recife, represented in the 1631 map drawn by A. Drewisch. NP 8.

[3] See "Caert Van de Haven Van Pharnamboucque met de Stat Mauritia, T' Dorp Reciffo em Byleggende forten met alie gedengenheden Van dien. In 'tjaer Anno 1639". Map of the port of Pemambuco, with the city of Maurícia, the village of Recife, the surrounding fortresses and all their particularities. In the year 1639. An anonymous map that is included in an atlas in the possession of the Archeological, Historical and Geographical institute of Pernambuco, measuring 78 x 48 cm. Acquired in Amsterdam in 1886 by

2. A CIDADE MAURÍCIA

Ao se reunir com tantos homens notáveis, artistas, cientistas e poetas, Nassau se revela um homem de formação diferente daqueles primeiros governantes, mais preocupados em manter a possessão do que melhorar as condições urbanas. O período de lutas permanentes que se definiu do ano de 1630 até 1637 pouco possibilitou uma pausa para pensar conceitos e concepções fiéis às técnicas e aos princípios estéticos de que se tinha formado a ideia da "cidade nova". O não se cometer erros, pode-se dizer, foi fruto dos bons engenheiros a serviço da Companhia das Índias, dos quais destacaríamos o engenheiro Tobias Comerstein, entre outros, apesar de sua pouca permanência em Pernambuco. Mas, essencialmente, esse primeiro período do domínio holandês é mais do regime de fortificações que da moradia ou da cidade. Nele a preocupação maior foi a da "defesa" necessária à manutenção da ordem interna pela permanência da posse da terra.

Para tal sistema defensivo, constrói-se o Forte Príncipe Guilherme, em terra e com cinco baluartes, quatro redutos e mais outros, quais o Forte Ernesto, Brum e Madame Bruyne. Do lado leste da Ilha de Antônio Vaz e na povoação, paliçadas são projetadas.

Na verdade, é com Nassau, depois de certa estabilidade, que se vai materializar uma intervenção capaz de propiciar uma ampliação da Ilha, atrelada a princípios urbanos melhor definidos e fiéis aos padrões das cidades voltadas para o cidadão, mais cidades para o homem que "cidades de Deus", em feliz comparação de um estudioso das cidades medievais e do Renascimento[4].

Não sabemos o autor da renovação urbana da Ilha de Antônio Vaz. Tem-se atribuído ao engenheiro Pieter Post. Hoje já se aceita tal autoria diante de pesquisas de Gonsalves de Mello. Na altura da elaboração do plano, 1639, parte da Cidade Maurícia se encontrava definida e relativamente reformada com a presença, como morador, de Nassau. A esse governador devem-se certos melhoramentos e principalmente a iniciativa da construção da Nova Maurícia, revelada naquele citado plano, cuja única cópia, realizada pelo cartógrafo Vingboons pertence ao Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). O projeto que, uma vez realizado, conhecerá versões posteriores em gravuras, desenhos e aquarelas, com algumas modificações, com variantes que merecem ser estudadas, confrontando-as nos detalhes, vê-se a ampliação da Cidade Maurícia, que continuará fechada em seu Groot Kwartier, no sentido do Forte das Cinco Pontas, em um traçado regular, onde se utilizam canais para separar em partes a zona urbana; e, nessas

[4] Ver Gillis Peeters: Vista do Recife (óleo) Col. Wallace Simonsen, Rio de Janeiro; datada de 1637. Executada a pintura que mostra o Recife e a Ilha de Antônio Vaz, a voo de pássaro, provavelmente a partir de gravura datada de 1637.

plans for the City of Maurícia, gives us an insight into Maurice of Nassau's urban planning, its innovative nature and outstanding way in which he governed Dutch Brazil, which has received much praise since that time.

Before Nassau, interventions were carried out in the settlement to increase the quantity of housing available by creating streets on land-filled sections of the river. These interventions were relatively unplanned. By 1637, the Recife that Nassau first encountered was little more than a village that had grown up on a tiny strip of relatively regular land, with no obvious potential for becoming a city worthy of the title of capital of Dutch Brazil.

2. THE CITY OF MAURÍCIA

In bringing together so many distinguished scientists, artists and poets, Nassau revealed himself to be different from previous governors, whose main concern had been to keep possession of the territory rather than improve its urban facilities. The period of constant conflict between 1630 and 1637 provided little opportunity to develop plans and concepts in keeping with the techniques and aesthetic principles underlying the idea of the "new city". That this project did not go wholly wrong, however, can be put down to the great competence of engineers working in the service of the Dutch West India Company, including Tobias Comerstein, despite a very short stay in Pernambuco. This first period of Dutch rule was, however, more about fortification than provision of housing or urban planning. The main concern was the "defense" required to maintain internal order by retaining possession of the territory.

This system of defenses involved the construction of Prince William Fort, on a portion of land with five bulwarks, four redoubts, along with others such as Fort Ernesto, Fort Brum and Madame Bruyne. The plan was to surround the eastern part of Antônio Vaz Island and the settlement with palisades.

In fact, it was with the arrival of Nassau, once a certain degree of stability had been established, that it became possible to undertake an intervention capable of expanding the island, along with more clearly defined urban planning principles in keeping with the standards of cities designed for citizens: cities for human beings rather than "cities of God", as one

José Higino Duarte Pereira. Attributed to Johannes Vingboons. It is interesting how the map clearly distinguishes Recife, the extremity of the peninsula, with the city of Maurícia. The map also shows the planned Nova Maurícia, which would extend from Groot Kwartier to Five Point Fort. This plan does not show the squares of Nova Maurícia, which will be included in later maps.

partes, o arruamento é regular, deixando-se lugar para pequenas praças, indicadas nas variantes posteriores a 1639, de uso talvez para fins de recreação ou comércio. As quadras regulares estão coerentes com os princípios que nortearam a ampliação de Amsterdã e de outras cidades europeias, na qual o predomínio da regularidade definia o lote, também regular, no qual inseriram as casas, isoladas ou conjugadas, tendo seu pátio de serviço interno. Casas que se destinavam, segundo depoimentos da época, a uma população de baixa renda. Aplicavam-se talvez aqui aqueles princípios holandeses de uso do solo, tão necessários nos dias presentes. Era o Governo proprietário do solo que cedia a particulares mediante legislação própria e bem coerente com o tipo de sociedade vigente nos Países Baixos.

Tal regularidade no traçado urbano definia, por sua vez, a atualidade dos princípios então urbanos, que eram inerentes ao Conde Maurício de Nassau, revelando, como agente da ampliação, seu entusiasmo, ao cordear, ele mesmo, com seus técnicos, segundo depoimento de Frei Manuel do Salvador, as ruas da nova cidade. Melhoramentos urbanos traduzem filosofia e ação e nos demonstram um estadista que soube bem se assessorar de técnicos, e, quando lhes faltava, nele se supriam as falhas, em sua formação de último dos humanistas. Lembrando aquela definição de homem do Renascimento contida nos escritos de Leon Batista Alberti, com domínios das artes e da ciência, de que Leonardo da Vinci foi o maior expoente.

Nassau se revela, portanto, um inovador, e nele vemos a marca de um governante voltado para uma ação que não distinguia apenas as classes privilegiadas, mas as então menos favorecidas. Se construiu Palácios para sua morada, não deixou de lado, uma vez que estava a serviço de uma sociedade burguesa (com estrutura, assim nos parece, diferente da portuguesa), os menos favorecidos, projetando e construindo praticamente uma cidade para estes.

A marca da presença desse governante, que nos faz às vezes confundir colonização holandesa com governo Nassau, faz-se sentir em outros campos, em áreas como a dos pintores, dos cientistas, o que ressalta mais sua formação larga e acima de muitos dos governantes portugueses da época.

A fase desse governante foi a mais interessante, sob o ponto de vista da arquitetura e do urbanismo, quando do domínio holandês. Noutras partes da conquista, a interferência holandesa foi quase nenhuma, mantendo-se os desenhos urbanos antigos das vilas e cidades, daí o interesse que temos pela atuação de Nassau nas mudanças urbanas do Recife.

Analisando o traçado urbano da Nova Maurícia e do trecho conhecido por Velha Maurícia, a partir do mapa, pertencente ao IAHGP, datado de 1639, do Atlas dito de Vingboons e demais, quer o inserto no livro de Gaspar Barlaeus, ou o de 1648, de autoria de Golijath, podemos chegar a algumas conclusões.

Em primeiro lugar, conforme observa Gonsalves de Mello, o mapa de 1639 está sob forma de projeto, indicando-se claramente uma intenção.

Medievalist specializing in Renaissance cities has aptly put it[4].

We do not know who was responsible for the urban renovation of Antônio Vaz Island. It has been attributed to the engineer Pieter Post. This has now become accepted as fact, as a result of research conducted by Gonsalves de Mello. When the plan was drawn up in 1639, part of the city of Maurícia had already been relatively clearly defined and relatively highly developed, with Nassau himself installed as a resident. The governor was personally responsible for certain improvements and, in particular, for the construction of Nova Maurícia, as shown in the city plan, the only copy of which, produced by the cartographer Vingboons, is currently in the possession of the Archeological, Historical and Geographical Institute of Pernambuco. Once complete, the project would go through various editions in the form of prints, drawings and watercolors, some with modifications and variants that merit further investigation. These plans provide details of the envisaged expansion of the city of Maurícia, which would remain confined to its Groot Kwartier, in the direction of Five Points Fort, adopting a regular layout, with canals dividing the urban zone up into parts. In these sections, the street pattern is regular, with room left for small squares—marked in editions postdating 1639—for recreational or commercial use. The regular blocks are in keeping with the principles that guided the expansion of Amsterdam and other European cities, in which houses, detached or terraced, were placed within regularized lots, replete with inner courtyard. These houses were intended, according to statements made at the time, for the low-income population. The kind of Dutch land-use principles that are sorely lacking today may have been applied. The government owned the land and leased it to private individuals by way of specific legislation, in keeping with the kind of social norms that prevailed in Nassau's European homeland.

This regular urban fabric in turn defined the urban planning principles—advanced for the time—that were applied by Count Maurice of Nassau, who demonstrated his enthusiasm for expansion of the city by, according to Frei Manuel do Salvador, personally helping technical staff lay out the streets of the new city. Improved urban facilities translated theory into practice and reveal the statesmanlike character of a governor who knew where to look for good technical advice, and, this being lacking, would draw on his own resources as one of the last generation of Renaissance men. We are reminded of the definition of a Renaissance man given by Leon Battista Alberti, as someone who has mastered both the arts and the sciences, Leonardo da Vinci being the prime example.

[4] See Gillis Peeters: *View of Recife* (oil) Col. Wallace Simonsen, Rio de Janeiro; dated 1637. Painting showing a bird's eye view of Recife and Antônio Vaz Island, probably based on a print dated the same year.

FIGURA 1
Ampliação da Cidade Maurícia. Redesenho do autor sobre mapa de 1631 de Andreas Drewisch.

FIGURE 1
Expansion of City of Maurícia. Redrawn by the author on Andreas Drewisch's map of 1631.

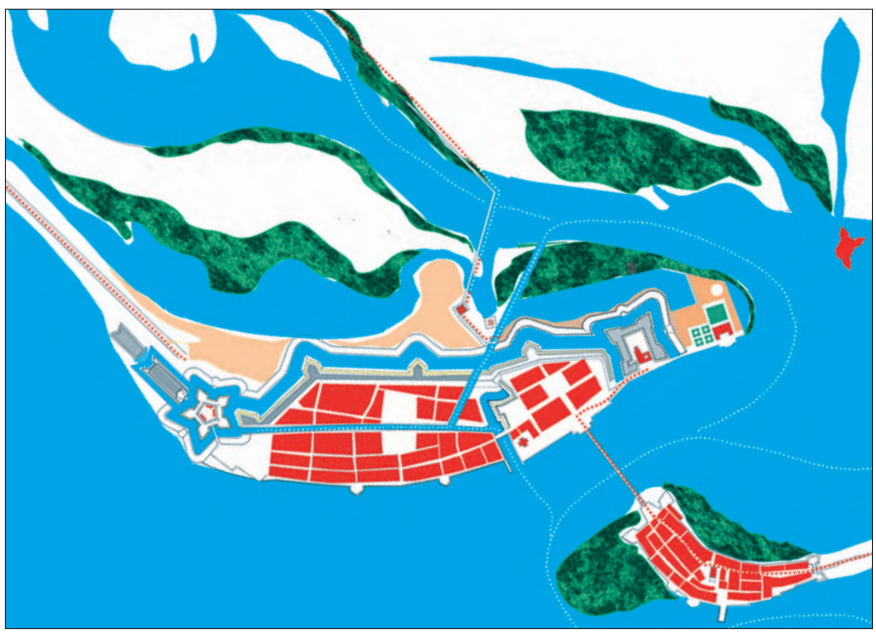


FIGURA 2
Ampliação da Cidade Maurícia. Redesenho do autor sobre mapa de Golijath, 1648.

FIGURE 2
Expansion of the City of Maurícia. Redrawn by the author on Golijath's map of 1648.

Tal atitude bem demonstra que ele foi mais um anteprojeto. Nesse anteprojeto, não estão definidas as praças que vão se indicar nos demais mapas posteriores e que estão mais acordes com as ideias urbanísticas holandesas e fruto da experiência da reforma e ampliação de Amsterdã. O plano de 1639 é bastante simples, similar ao de cidade coetâneas na Europa, onde as quadras, retangulares, ajustam-se ao espaço físico existente. No plano de 1639 do IAHGP, estão indicados os canais e fossos do Forte Ernesto e a ligação entre a Velha e Nova Maurícia. É importante assinalar que o arruamento da Velha Maurícia está definido a partir das concepções novas, onde uma praça

Nassau revealed himself, however, to be an innovator, and, in him, we can see the mark of a governor whose actions aimed not only to benefit the privileged classes but also those who enjoyed fewer advantages. He built palaces for himself but did not neglect the less privileged. Regarding himself primarily as a servant of the middle-classes (whose society was structured in a manner that is clearly different from that of the Portuguese), he planned and built the whole city primarily for these individuals.

This governor left such a lasting mark that we are sometimes apt to confuse *Dutch colonialism*

central deixa se envolver por quadras, com aproveitamento de certo casario então existente na Ilha de Antônio Vaz. Tal arruamento vem permanecer e se confirmar em mapas posteriores, com pequenas, insignificantes, modificações. Na verdade, é em mapas posteriores ao de 1639 que vão se localizar os dois Palácios de Nassau e os jardins do das Torres. A Igreja dos Franceses também é indicada em mapas posteriores àquele ano[5]. O plano quanto ao projetado e o realizado e delineado em mapa de 1648 por Golijath tem diferenças, talvez resultantes de um erro de cerca de 150 metros que se constata em mapa de Andres Drewisch, de 1637.

Comparando o projeto e o realizado, representado em mapas posteriores, percebe-se que maiores mudanças vão se sentir na área destinada à Nova Maurícia. Nesta parte, drenada convenientemente, à maneira comum na Holanda, vêm a ser reformuladas, quanto às dimensões, as quadras antes projetadas, que se alongam, tornando-se em maior número e mais reduzidas, aparecendo trechos vazios, destinados a praças, ou largos, para fins de comércio ou lazer.

Diante da maior exatidão daquele mapa de 1648, de autoria de Golijath, desenhado a partir de informação do construído e à luz do projetado, ele foi tomado por referência para que se constate a configuração da Nova Maurícia à luz do urbanismo dos Países Baixos. A indicação de canais, praças e a articulação do Groot Kwartier, urbanizado, com a parte ampliada é singular. Mantém-se, com o traçado da Nova Maurícia, a dicotomia entre a parte antiga e a nova. Não se dispensa a separação; não se pretende a unidade. A Nova Maurícia ficará separada da antiga por um canal, e se ligarão por uma ponte, mantendo o caráter fortificado do trecho em questão. O sentido geométrico, dado ao plano, demonstra a atualidade com que se traçou a Mauritsstadt[6].

É preciso que se considere que tal estrutura tem desenho de uma modernidade tão patente que podemos comparar com as cidades novas de Willenstad e outras, mesmo fora do ambiente dos Países Baixos, como Charleville, na França[7]. A concepção urbana da Nova Maurícia é moderna e guarda estreita relação com as ideias novas das cidades voltadas para a burguesia.

[5] Ver gravura, inserta na obra de Caspar van Baerle (BARLAEUS, 1980) titulada Mauritiopolis Reciffa et Circumiancentia Castro. Cartógrafo Georg Margravins, entre 1637 e 1644. Gravura em cobre. Sem escala. Uma das variantes posteriores do projeto de 1639. Tal planta é ligeiramente diferente da de autoria de Golijath, datada de 1648.

[6] Ver detalhe do mapa de autoria de Cornelis Bastiaanszoon Golijath, datado de 1648. Manuscrito da Biblioteca Nacional de Viena (estudado pelo historiador José Antônio Gonsalves de Mello - Cartografia Holandesa do Recife, Op. cit. pág. 28). Importante por representar o Recife em 1648 e que melhor apresenta a real situação urbana na parte da Península, Cidade Maurícia e Nova Maurícia, onde as praças estão indicadas. Tal desenho urbano pode ser comparado com o projeto apresentado no mapa de 1639, no qual as quadras são maiores e onde não existem praças assinaladas.

[7] Ver Amsterdã - Evolução urbana, mapas da cidade desde a Idade Média até 1700 reproduzida em Benevolo (1977), págs.186 a 188. Ver Plano de Charlesville - França - gravura de 1656, reproduzida em Galantay (1977).

with the *Naussau government* per se. This influence was also felt in other fields, such as fine art and science, underlining the governor's broad education which far exceeded that of many Portuguese rulers of the period.

The Nassau administration was the most interesting phase of the period of Dutch rule and especially so in terms of architecture and urban planning. At other times during the Dutch occupation, Dutch interference had been almost non-existent, with the old urban design of towns and cities remaining unchanged. This is why we aim to focus on Nassau's urban planning interventions in Recife.

Analysis of the urban fabric of New Maurícia and of the stretch known as *Old Maurícia*, as shown on the IAHGP map, dating from 1639, in the so-called Vingboons Atlas, along with others, such as the Gaspar Barlaeus insert or the 1648 map produced by Golijath, enables a number of conclusions to be drawn.

First, as Gonsalves de Mello observes, the 1639 map is clearly a plan for the future. This suggests that it was a preliminary project, in which the squares that would figure in later maps are not yet present. These squares would conform better to Dutch ideas about urban planning and the experience of reforming and expanding Amsterdam. The 1639 plan is fairly simple, similar to that of cities of the same period in Europe, with rectangular blocks adjusted to fit the existing physical space. The 1639 plan belonging to IAHGP shows the canals and moats of Fort Ernesto and the connection between Old and New Maurícia. It should be noted that the street pattern of Old Maurícia is in keeping with new ideas, with a central square surrounded by blocks, making use of some houses already in existence on Antônio Vaz Island. Later maps show that, apart from minor changes, this street plan would remain unchanged for many years to come. In fact, it is only in maps later than 1639 that Nassau's two palaces and the Das Torres Gardens appear. The French Church is also marked on maps that post-date this year[5]. The plan contained in Golijath's 1648 map is different, perhaps as a result of an error of around 150 meters that appears on Andres Drewisch's map of 1637.

Comparing the plan to the reality shown in later maps, it can be seen that greater changes would occur in the area destined to become New Maurícia. This part, duly drained in the Dutch manner, would be reconfigured in terms of size, the more extensive blocks previously planned becoming more numerous but smaller in size, with empty stretches, destined for squares or open spaces for recreational or commercial use.

[5] See the print, in Caspar van Baerle's *Mauritiopolis Reciffa et Circumiancentia Castro* (BARLAEUS, 1980), by the cartographer Georg Margravins, c. 1637 - 1644. Copper-plate engraving. Not to scale. One of the later variants of the 1639 project. The map is slightly different from that of Golijath, dated 1648.

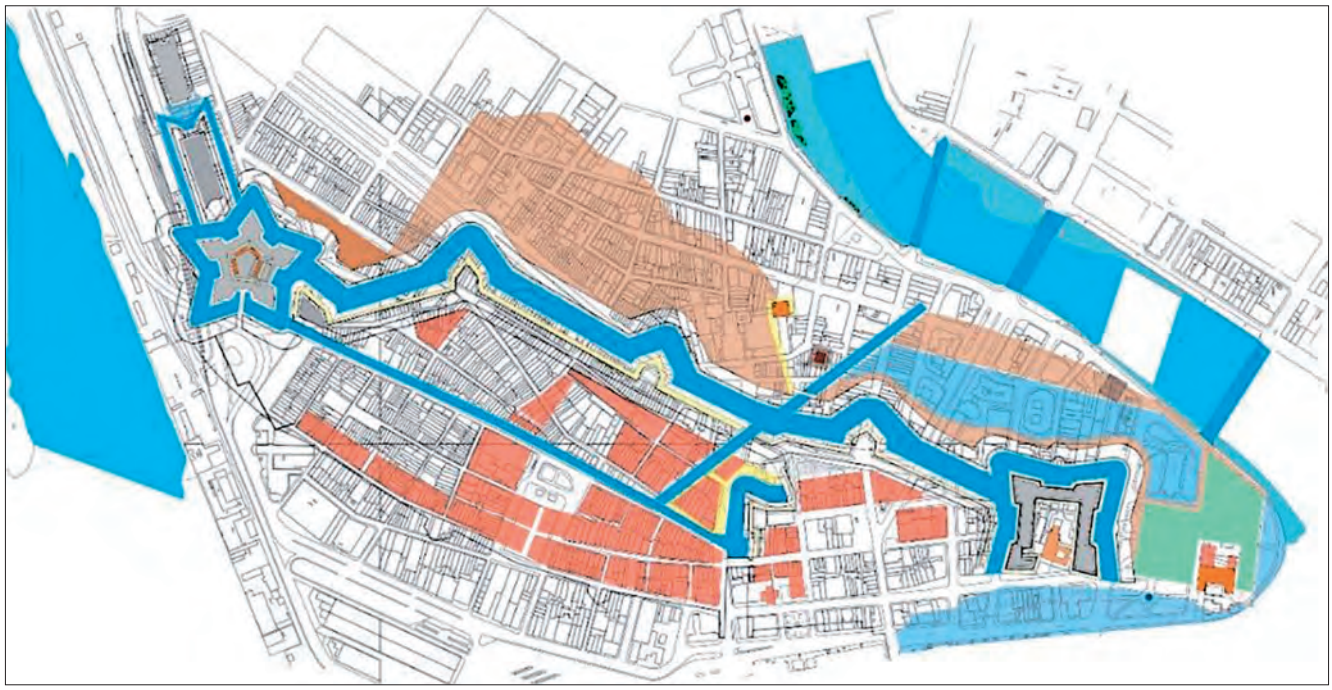


FIGURA 3
Recife em 1648 superposto à Unibase. Redesenho do autor.

FIGURE 3
Recife in 1648 superimposed on Unibase. Redrawn by author.

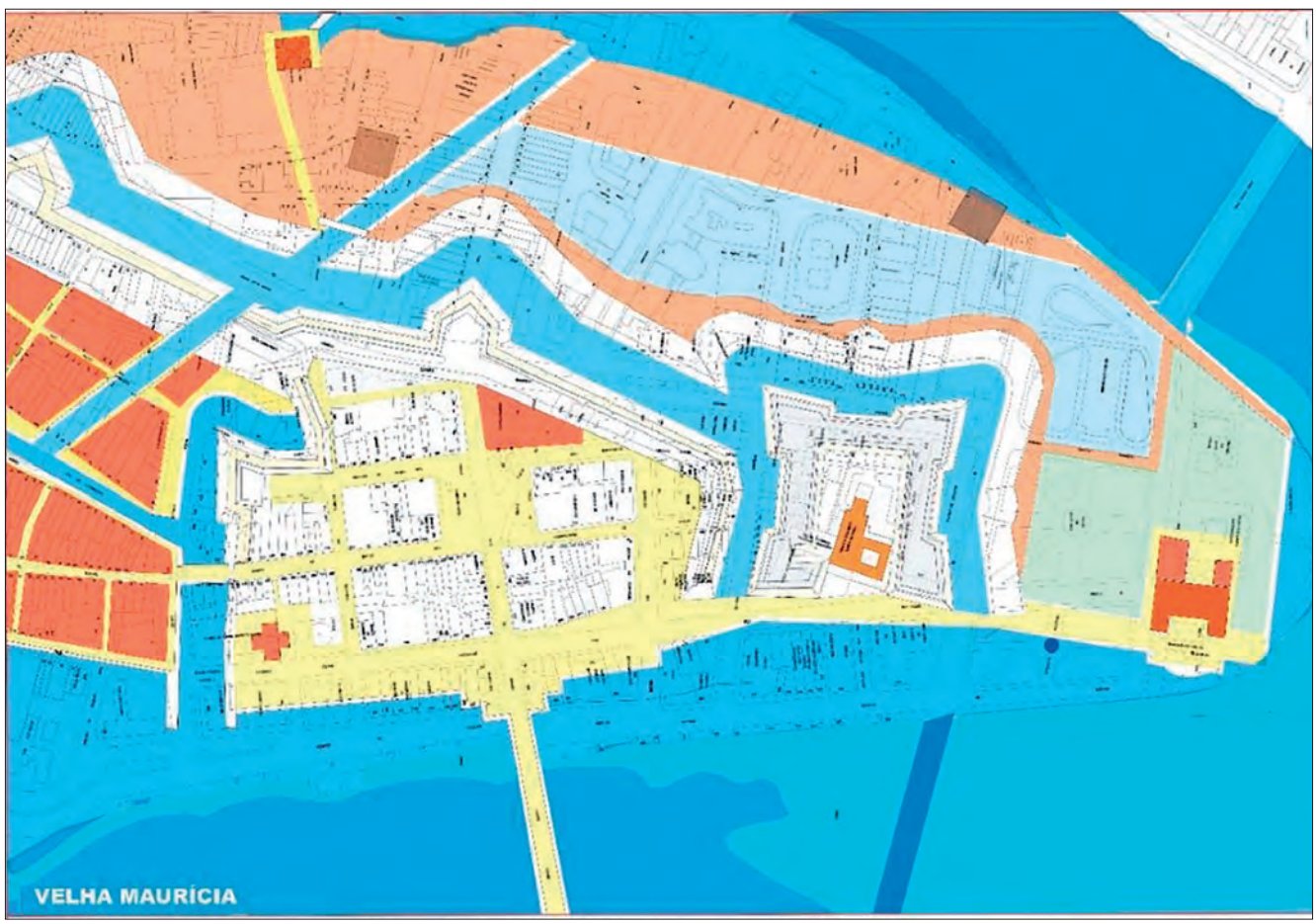


FIGURA 4
Praça dos Coqueiros, hoje da Independência – com moradias – superposto à Unibase. Redesenho do autor.

FIGURE 4
Coconut Palms Square, now Independence Square – with houses – superimposed on Unibase. Redrawn by author.

FIGURA 5
Recife, 1648/1906 – Localização dos moradores da Rua do Bom Jesus – Inventário do Mesquita. Desenho do autor.

FIGURE 5
Recife, 1648/1906 – Addresses of Residents of Rua do Bom Jesus – Mesquita Inventory. Drawing by author.

Com relação à península, o Recife teve seu crescimento condicionado pelo traçado anterior, português, apenas regularizado e definido, quanto à ampliação, pelos condicionamentos resultantes dos aterros realizados nas partes leste e oeste. Organizou-se melhor o arruamento, porém se mantiveram certas características absolutamente ibéricas, com ruas estreitas, becos e certa irregularidade bem de acordo com princípios de ordem anteriores.

Para se poder confirmar o traçado urbano constante no mapa de Golijath, para nós o mais fiel com relação à Nova e à Velha Maurícia, seriam necessários pesquisas arqueológicas e estudos da cartografia antiga, o que se fará em outro texto.

Além da preocupação pelo urbano, vemos em Nassau o cuidado no que diz respeito aos edifícios. Constrói dois palácios. O das Torres, Friburgo, do qual se conhece a planta, é alçado e dominou, como marca, tal qual a Torre Eiffel hoje para Paris, o Recife. Palácio, que no estudo do embaixador Joaquim de Sousa Leão e do historiador Robert C. Smith, se filia o modelo adotado a modelos europeus, no qual se destaca o jardim de gosto renascentista, geométrico, talvez não de todo realizado. Pelo que se pode ver em mapas de depois de 1654, o pátio que antecede o prédio principal foi reduzido, talvez diante do espaço existente. O outro Palácio é o da Boa Vista, de gosto híbrido, bem mais lusitano que flamengo; dele se conhece apenas o alçado, singular, com sua camarinha, alta e central, e torres nos quatro

In view of the greater accuracy of this 1648 map produced by Golijath using information on the layout that was in fact constructed based on the original plans, it has generally been taken to be the main source regarding the redesign of New Maurícia in accordance with Dutch urban planning guidelines. The way canals, squares and the connection between the highly urbanized Groot Kwartier and the extended part of the city is unique. The urban fabric of New Maurícia is maintained, with a contrast between the old and the new. This distinction is simply accepted, and no attempt is made to create homogeneity. New Maurícia was to be separated from Old Maurícia by a canal and connected to it by a bridge, thereby preserving the fortified character of this stretch. The geometric feel of the plan shows how in keeping with the style of the times Mauritsstadt was[6]. It should be noted that this structure has such a patently modern design

[6] See detail on map by Cornelis Bastiaanszoon Golijath, dated 1648. Manuscript in the National Library of Vienna (studied by the historian José Antônio Gonsalves de Mello – Dutch Maps of Recife, op. cit. p. 28), important in so far as it depicts Recife in 1648 and better presents the real urban situation in this part of the peninsula, the City of Maurícia and New Maurícia, with the squares shown. This urban design can be compared with the project presented in the 1639 map, in which the blocks are larger in size and the squares are not marked.

FIGURA 6
Maquetes do terreiro dos Coqueiros e arredores dos jardins e palácio Friburgo, segundo G. Barleus, 1648, feitas pelo autor.

FIGURE 6
Models of the inner courtyard with coconut palms, surrounding gardens and the Friburg Palace, according to G. Barleus, 1648, made by the author.

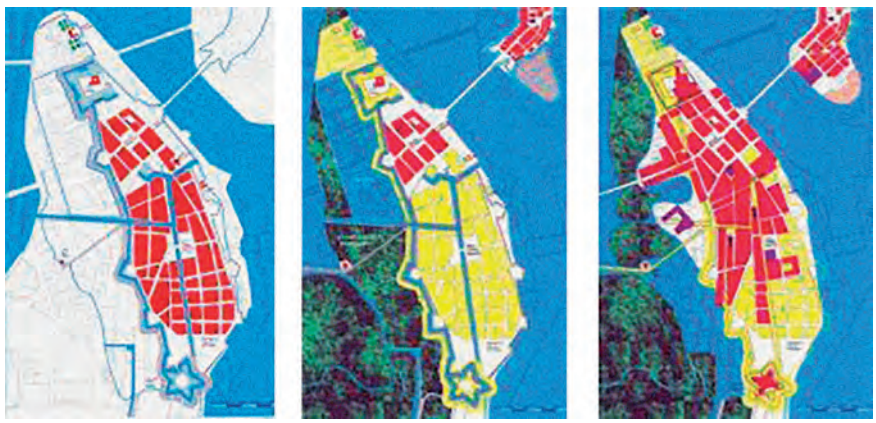


FIGURA 7
Recife em 1648; depois de 1648; e Mapa de Velloso de 1739. Redesenho do autor.

FIGURE 7
Recife in 1648; after 1648; and the Velloso map of 1739. Redrawn by the author.

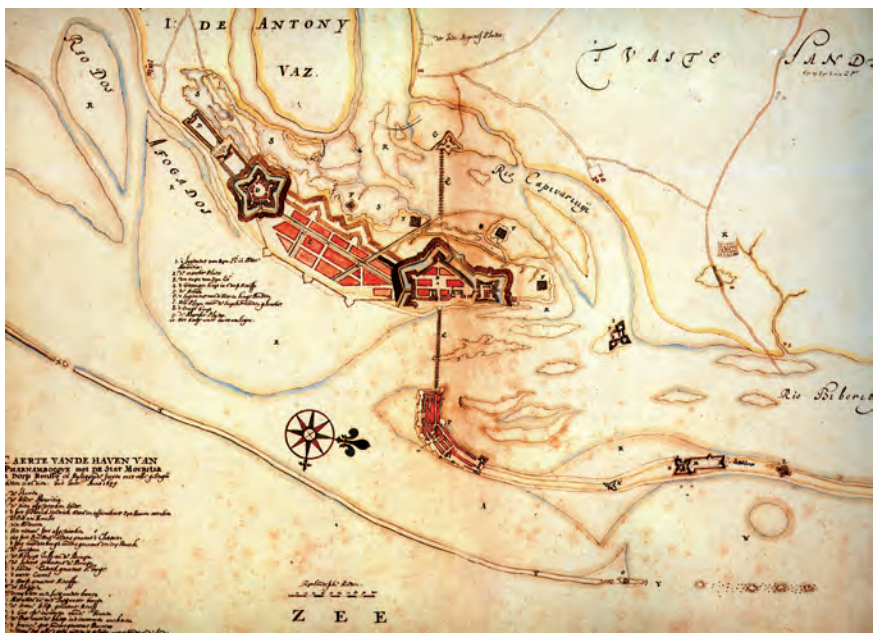


FIGURA 8
Proposta diretora de intervenção de Pieter Post.
FONTE: Atlas de Vingboons, IAHGP.

FIGURE 8
Master Proposal for Pieter Post Intervention.
SOURCE: Vingboons Atlas, IAHGP.

cantos. Difícil comentar tal partido construtivo pela ausência de maiores informações de sua planta.[8]

A notável Igreja dos Franceses, de gosto renascentista, construção talvez em tijolos, com sabor nórdico, que se revela na sua flecha central, ainda gótica, em sua essência daquele Renascimento pouco assimilado nos Países Baixos. Foi também destruída quando de sua doação aos jesuítas, após 1654, para construção de seu Colégio.

A ponte, a célebre ponte que Nassau concluiu, pondo por terra as dificuldades de travessia e unindo as duas partes, Recife e Antônio Vaz, permitirá,

that it bears comparison with the new cities of Willemstad and the like, and even cities outside of the Dutch ambit, such as the French city of Charleville[7]. New Maurícia is modern in its design and strictly in keeping with new ideas about cities built for the middle classes.

In relation to the peninsula, the growth of Recife was influenced by the pre-existing Portuguese fabric, which was regularized and more clearly defined in terms of expansion by the features resulting from the land reclamation conducted in the eastern and western parts. The street layout

[8] Ver Palácio das Torres e da Boa Vista, ilustrações do Livro de Caspar Van Baerleus (BARLAEUS, 1980), de autoria de F. Post.

[7] See Amsterdam – Evolution of the City, maps of the city from the Middle Ages to 1700 reproduced in Benevolo (1977), p.186-188. See Plan of Charleville - France – 1656 print, reproduced in Galantay (1977).

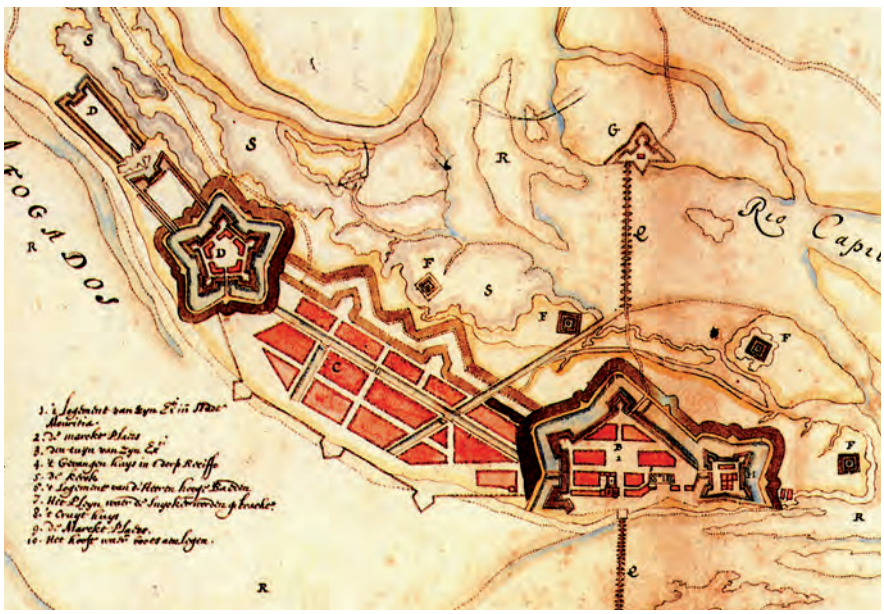
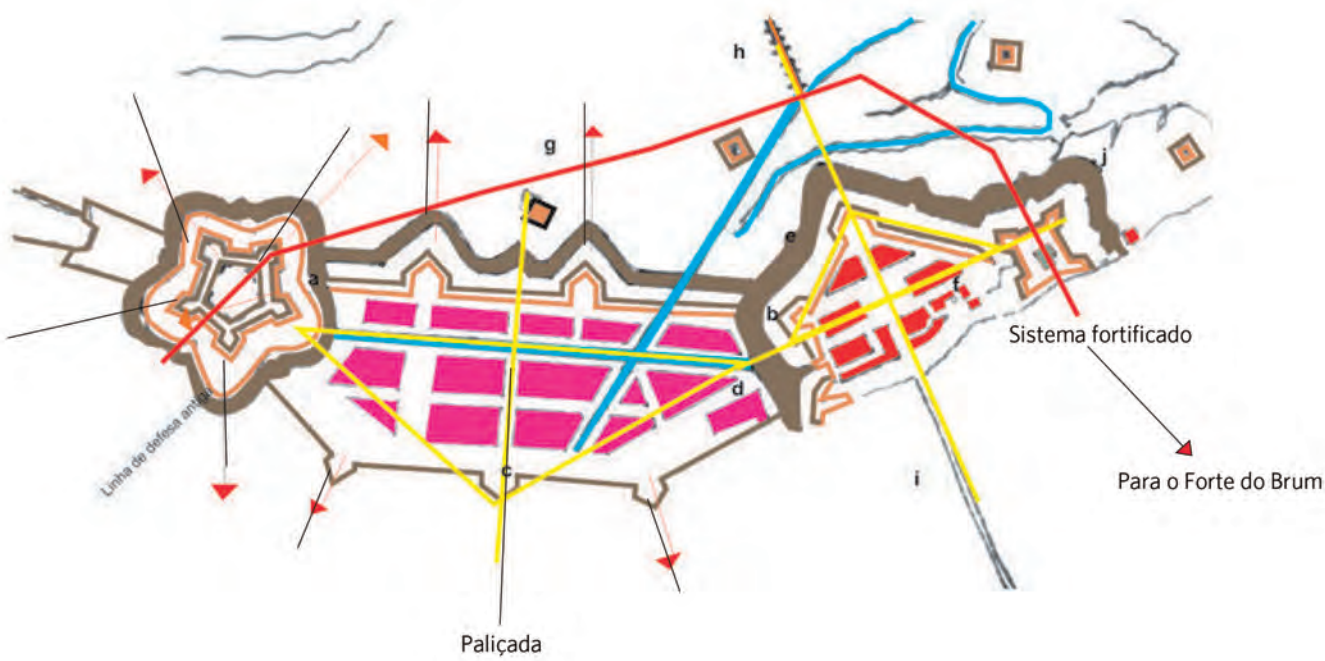


FIGURA 9
Recife, projeto de 1639 Pieter Post e Planta com a Cidade Maurícia e fortes circunvizinhos. Redesenho do autor.

FIGURE 9
Recife, 1639 Pieter Post Project and Plan showing City of Maurícia and surrounding forts. Redrawn by author.



após a saída dos holandeses, expansão maior em direção aos bairros de Santo Antônio e São José, já sentida em planta de Diogo da Silveira Veloso, de 1737. A outra ponte, a da Boa Vista, deu ensejo ao aterro da Boa Vista e à ocupação daquela área, dando formação aos núcleos de São Gonçalo e Santa Cruz, no início da ocupação do hoje populoso bairro daquele nome[9].

3. A REOCUPAÇÃO LUSITANA

A fase que segue a do governo de Nassau foi marcada pelas derrotas de Tabocas, Guararapes, das quais resultou um confinamento dos holandeses no Recife, e a destruição da Nova Maurícia. Não é fase construtiva, mas de estagnação e desaparecimento sucessivo do traçado da Nova Maurícia.

Com a capitulação holandesa na Campina do Taborda, 1654, começou a reocupação do território urbano pelos luso-brasileiros. Na reocupação, vai se apagar lentamente a memória holandesa. Algumas ruas do desenho holandês se mantêm; aterrados serão os canais, que darão lugar a novas ruas, e outra ordem, então luso-brasileira, impõe-se na ampliação do bairro de Santo Antônio. Muita coisa ficou daquela ordenação regular holandesa, mas como fruto da permanência de armamentos definidos e certas edificações que do *motu próprio* português.

Que legado nos deixou a ocupação holandesa? Ainda não sabemos ao certo, pelo menos no que diz respeito à arquitetura. Quanto ao urbanismo, ao traçado da cidade, a parte física do planejamento, infelizmente a reforma procedida neste século XX no Bairro do Recife, abordada mais adiante neste livro, destruiu evidências que poderiam ser marcantes para uma mais segura análise da participação flamenga. Entretanto, a julgar pelas velhas plantas da cidade, anteriores à desastrada reforma, muito ainda se poderá dizer.

Quanto aos Bairros de Santo Antônio e São José, mantiveram-se certas ruas pelo fato de seguirem as diretrizes, naturais, em demanda do Forte das Cinco Pontas, mas, lamentavelmente, essa mesma área foi estupidamente destruída, nos anos 1970, para a abertura de uma inútil avenida, fruto do despreparo de técnicos e governantes, em uma cidade sofrida, "crucificada pelas grandes avenidas" e dirigida por homens que nem sequer podem ser considerados no presente texto, em que se revelam as ações de um estadista do porte do Conde João Maurício de Nassau.

O Recife tem sido alvo dos piores atentados contra uma cidade, e é com satisfação que tornamos presente aquele período, tão curto, mas tão notável, do governo do extraordinário Conde de Nassau.

[9] Ver Planta do Recife 1737 - Diogo da Silveira Vellozo - Arquivo Histórico Ultramarino - Lisboa - Portugal.

was more orderly but retained certain wholly Iberian characteristics, such as narrow streets, back alleys, and a certain irregularity, in strict accordance with the original arrangement.

Confirmation of the urban fabric appearing in the Golijath map, which, in our opinion, is the one that most accurately represents the connection between New and Old Maurícia, will require more extensive archeological investigation and study of old maps.

Apart from his concern with urban planning, Nassau was also showed a keen interest in the buildings themselves. He built two palaces. The Torres, Friburg Palace, which we know from the plan, is built on raised land and constituted a landmark that overlooked the whole city, as the Eiffel Tower does nowadays in Paris. It was a palace that, according to studies by Ambassador Joaquim de Sousa Leão and historian Robert C. Smith, followed the model adopted by Europeans, the outstanding feature of which was the geometrical Renaissance-style garden, which perhaps remained unfinished. Maps produced after 1654 seem to show that the courtyard that previously occupied the site of the main building was reduced in size, perhaps owing to the small quantity of space available. The other palace was that of Boa Vista, constructed in a hybrid style, much more Portuguese than Dutch. The only part we have knowledge of is the upper section, which is unusual on account of its centrally-located sleeping quarters and turrets on the four corners. It is not possible to comment with any degree of confidence on the nature of the building as a whole, owing to the absence of more extensive information in the plan.[8]

The notable Renaissance-style French church, which may have been built in brick, with a North European touch evident from the still Gothic central shaft, provides a supreme example of how the Renaissance style had only been partially assimilated into Dutch culture. This church was demolished after being donated to the Jesuits in 1654, to make way for their College.

The famous bridge that Nassau concluded work on, thereby accomplishing the difficult task of creating a crossing to join Recife and Antônio Vaz, would open the way, after the expulsion of the Dutch, for greater expansion in the direction of the Santo Antônio and São José neighborhoods, as already seen in a 1737 plan by Diogo da Silveira Veloso. The other bridge, Boa Vista, paved the way for the landfilling of Boa Vista and the occupation of this area, enabling the creation of the São Gonçalo and Santa Cruz district centers, the first occupation of the heavily populated neighborhood that still bears that name[9].

[8] See The Torres and Boa Vista Palaces, illustrations by F. Post in Caspar Van Baerleus's book (BARLAEUS, 1980).

[9] See Plan of Recife 1737 - Diogo da Silveira Vellozo – Overseas Historical Archive - Lisbon - Portugal.

3. THE PORTUGUESE RECONQUEST

The phase that followed the Nassau government was marked by the defeats at Tabocas, Guararapes, which resulted in the Dutch being confined to Recife and the destruction of New Maurícia. This was a period of stagnation and gradual disappearance of the urban fabric of New Maurícia.

The surrender of the Dutch at Campina do Taborda, in 1654, saw the beginning of the re-occupation of the urban territory by the Brazilian Portuguese, which would slowly erase the memory of the Dutch period. Some of the Dutch-style streets were retained; the canals were filled to make way for new roads and a new Luso-Brazilian order was imposed on the expansion of the neighborhood of Santo Antônio. Much, however, was left of the regular arrangement of the city applied by the Dutch, but more as a result of the permanence of a certain fixed layout and certain edifices than because of any initiative on the part of the Portuguese.

What legacy has the Dutch occupation left us? So far as the architecture is concerned, we still cannot be entirely sure. As for the urban fabric, the layout of the city, the physical part of planning, the 20th century renovation of the Historic Center of Recife, which will be covered later in this volume, has unfortunately destroyed much evidence that could be used to provide a solid evaluation of the Dutch contribution. However, if the old city plans from before this disastrous reform are to be believed, there is still a great deal waiting to be discovered.

Some streets in the Santo Antônio and São José neighborhoods have been preserved because they follow the natural orientation of the land in the Direction of Five Points Fort. Unfortunately, this same area was unwisely demolished in the 1970s, to make way for a useless avenue, as a result of the incompetence of the local authorities and their technical staff, in a city "crucified by grand avenues" and governed by individuals whose names do not even bear mention in a chapter dedicated to the achievements of a statesman of the stature of Count John Maurice of Nassau.

Recife has at times seen its urban fabric brutally assailed. It is, however, a source of great pleasure to have been able to devote one whole chapter of this book to the short but illustrious period when Recife prospered under the extraordinary government of the Count Maurice of Nassau.

FIGURA 1
Trecho do Panorama de Pernambuco.
c. 1855. Friedrich Hagedorn.
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 1
Panoramic View of Pernambuco,
c. 1855, Friedrich Hagedorn.
SOURCE: Museum of the City of Recife.

3

O RECIFE SETECENTISTA: UMA CIDADE MASCATE E RELIGIOSA

18TH CENTURY RECIFE:
A CITY OF TRADE AND RELIGION

PEDRO HENRIQUE CABRAL VALADARES

O desenvolvimento da ocupação que resultou na vila, e posterior cidade, do Recife possui eventos e particularidades que a distinguem dos demais centros urbanos do período colonial. Grande parte disso se deve à presença da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais[1] no Nordeste, onde firmaram capital no Recife, de 1630 a 1654. Eventuais heranças flamengas na ocupação urbana da cidade não encontram consenso na historiografia pertinente, desde a abordagem da origem do sobrado esguio ao traçado do arruamento.

O estado em que o Recife se encontrava nos primeiros momentos da retomada do domínio pelos luso-brasileiros é, ainda, um tema com muitas lacunas e imprecisões, de maneira que a reconstituição do Recife daquele período é uma tarefa que requer cautela. A prática de documentar os feitos, com a qualidade e intensidade empreendidas no período holandês, com textos, mapas e pinturas, não teve paralelo na história da cidade até o século XIX. Os registros do Recife setecentista são menos rarefeitos do que das décadas finais do Seiscentos, mas ainda fragmentados e com diversas incompletudes e inconsistências.

Nesse sentido, o presente texto lança um olhar sobre o Recife do século XVIII, com uma abordagem dos sobrados e das igrejas enquanto elementos estruturadores do espaço urbano setecentista, empreendidos por duas forças motrizes principais: o comércio e a religião. Estas temáticas foram discorridas com base em autores como Castro (2013), Guerra (1978), Jurema (1971), Oliveira e Galhano (1986), Smith (2012), Weimer (2012), entre outros, no sentido de construir uma compreensão aproximada quanto à estrutura da cidade e aos aspectos arquitetônicos gerais dos sobrados e das igrejas.

1. DEFENDER E REOCUPAR

No primeiro século de colonização, o Recife se desenvolveu como um povoado na extremidade sul do istmo de Olinda, onde funcionava um porto que servia àquela vila, mas que também era o principal porto da capitania, por onde escoavam as mercadorias levadas a Portugal. Com a tomada do território pela Companhia Holandesa das Índias Ocidentais, em 1630, o Recife permaneceu com suas funções portuárias, mas o vilarejo passou por transformações e ampliações, em grande parte para acomodar os novos ocupantes.

[1] A Companhia Holandesa das Índias Ocidentais foi fundada em Amsterdã, mas seus integrantes eram de nacionalidades diversas, como holandeses, alemães, poloneses, dinamarqueses, etc. Entretanto, a historiografia costuma se referir a eles, os integrantes da Companhia, como holandeses, flamengos ou batavos, certamente por se tratar de uma empresa com sede na Holanda, ou Países Baixos. Convém registrar que as fronteiras desses países não correspondiam às fronteiras atuais.

The development of the settlement that would go on to become the town and then the city of Recife involved events and peculiar features that distinguish it from the development of other urban centers in colonial Brazil. Much of this is due to the presence in the Northeast of the country, of the Dutch West India Company[1] in the Northeast of the country, where it established Recife as capital of Dutch Brazil, between 1630 and 1654. The influence of this Dutch legacy on the urban planning of the city remains the subject of considerable dispute among scholars of the period, on issues as varied as the typology of Recife's narrow townhouses to the nature of its street layout.

The condition in which the Luso-Brazilians found Recife when they first recaptured it is a subject about which there is little information and the reconstruction of the Recife of that period is a task that should therefore be approached with the utmost caution. The quality and quantity of documentary evidence produced during the Dutch period, including texts, maps and paintings, remained unmatched in the history of the city until the 20th century. However, while there are more records for 18th century Recife than for the final decades of the 17th, these are still fragmentary and full of gaps and inconsistencies.

This chapter thus examines the Recife of the 18th century, the main structural elements of whose urban space were the townhouses and churches created by the two main driving forces in the city: religion and trade. This subject has been discussed by authors such as Castro (2013), Guerra (1978), Jurema (1971), Oliveira and Galhano (1986), Smith (2012), Weimer (2012), and others, with a view to building a rough understanding of the structure of the city and the architectural aspects of its townhouses and churches.

1. DEFENSE AND RECONQUEST

In the first century of the colonial period, Recife developed as a settlement on the Southern tip of the isthmus of Olinda, serving as a port for this town and also as the main port of the Captaincy, through which goods flowed out to Portugal. With the capture of the territory by the Dutch West India Company in 1630, Recife retained its function as a port, but the village underwent major transformations and expansion, mainly to accommodate the new residents.

[1] The Dutch West India Company was founded in Amsterdam, but its members were of various nationalities—Dutch, German, Polish, Danish and so forth. However, historians tend to refer to members of the Company as Dutch, Flemish or Batavians, because the company was definitely headquartered in the Netherlands. It should be noted that the borders of these countries at the time were not the same as they are today.

Habituados ao domínio de táticas e estratégias de defesa em solo horizontal e encharcado, característico dos Países Baixos, a Companhia das Índias constatou que a geomorfologia acidentada de Olinda impunha dificuldades defensivas às quais não estavam acostumados. Diante disso, a extensa horizontalidade do Recife e suas áreas alagáveis, conformação familiar aos batavos, e as atividades portuárias existentes foram determinantes para o estabelecimento daquele local como sede da ocupação da Companhia. Em 1631, os *holandeses*, como se convencionou chamar os ditos *invasores*, incendiaram Olinda para evitar que lá se formasse uma resistência luso-brasileira.

Embora fosse rica e influente na Colônia, Olinda não dispunha de um sistema defensivo à altura de sua envergadura política e econômica e, por essa razão, sucumbiu rapidamente ao organizado poderio militar da Companhia das Índias. Parte dos habitantes da vila evadiu para áreas circunvizinhas, onde se estabeleceram e de onde partiam para frequentes emboscadas, enquanto outros passaram a conviver amigavelmente com os holandeses.

Antes da chegada da Companhia, os primeiros recintos fortificados do Recife teriam sido as feitorias, que eram edificações destinadas a receber, estocar e despachar as mercadorias extraídas da Colônia para Portugal. Eram construções rudimentares, dotadas de paliçadas, faxina[2] e terra apiloada, guarnecidas com pouca artilharia. Outras obras de defesa foram empreendidas, isoladas das feitorias, como baterias e trincheiras, também com paliçadas e faxina, de diminutas dimensões.

Apenas duas obras tinham maior relevância por serem de alvenaria de pedra e defenderem a entrada do porto: os fortes de São Jorge, no istmo que ligava o Recife a Olinda, e de São Francisco (conhecido como *Picão*), na extremidade dos arrecifes. Contudo, tratava-se de um conjunto de obras de má qualidade construtiva e arquitetonicamente obsoletas e aquém da eficiência da fortificação abaluartada[3] já em voga na Europa, mas eram eficazes contra as armas indígenas, que eram consideradas, até então, a maior ameaça (MENEZES e RODRIGUES, 1986).

A baixa qualidade formal e construtiva das fortificações se deveu por incúria (ALBUQUERQUE, LUCENA e WALMSLEY, 1999) e escassez de recursos

[2] "Conjunto de troncos de arbustos ou galhos de árvores, trançados uns nos outros, para formar cerca. [...] No início da colonização, foi empregada nas fortificações, solidificada com terra" (ALBERNAZ e LIMA, 2000, p. 250).

[3] O baluarte era uma plataforma de artilharia, onde se posicionavam os canhões. Popularmente chamado de ponta, o baluarte foi a grande inovação na arquitetura das fortificações, visto que sua forma pentagonal permitia que baluartes vizinhos cruzassem fogo, o que aumentava a eficácia contra o oponente. O Forte do Picão não possuía baluarte, tinha muralha vertical, o que o tornava vulnerável a um ataque de canhão. Quanto ao Forte de São Jorge, não há consenso quanto a existência ou não de baluartes, embora grande parte das imagens coevas o represente com feições medievais: muralhas verticais com cubelos (ou torreões) nos vértices. A historiografia enfatiza que, independentemente da forma arquitetônica, sua construção era de má qualidade.

Accustomed to mastering the tactics and strategies needed for the defense a low-lying waterlogged terrain, such as that of the Netherlands, the West India Company found the rugged geomorphology of Olinda much more difficult to defend. The extensive flatland of Recife and its floodplain, however, provided a topology familiar to the Dutch, and the existing port activities made this an ideal location for the Company's headquarters in the region. In 1631, the Dutch, as the invaders were conventionally called, burned Olinda to the ground to avoid a Portuguese-Brazilian resistance forming in this city.

Although wealthy and influential in the colony, Olinda did not have a system of defenses befitting its political and economic stature and, for this reason, it quickly succumbed to the organized military might of the West India Company. Some of the inhabitants fled to surrounding areas, where they regrouped and launched regular raids, while others settled into amicable coexistence with the Dutch.

Before the arrival of the Company, the first fortified compounds of Recife would have been trading posts—buildings designed to receive, store and dispatch to Portugal goods extracted from the colony. These were rudimentary constructions, surrounded by palisades, a wattle fence[2] and rammed earth, equipped with a small contingent of artillery. Other defenses, located some distance from the trading posts, included batteries and trenches, which were protected by smaller palisades and wattle fences.

The entrance to the port was defended by only two more substantial constructions made of brick and stone: Fort São Jorge, on the isthmus connecting Recife to Olinda, and Fort São Francisco (known as *Picão*), on the far end of the bank of reefs. These were shoddily built affairs, architecturally obsolete, and far inferior in terms of efficiency to the kind of bastion[3] forts already in vogue in Europe. They were effective enough against the kind of indigenous weapons, which had been considered, until then, the most likely threat (MENEZES, RODRIGUES, 1986).

[2] "The trunks and branches of trees, woven together to form a fence... In the early colonial period, this was used for fortifications, held together with mud" (ALBERNAZ e LIMA, 2000, p. 250).

[3] Bastions were artillery platforms on which cannon were positioned. Popularly known as points, bastions were one of the great innovations in defensive architecture, given that the pentagonal form of the fort enabled adjoining bastions to cross fire and thereby increase efficiency in defeating the opponent. Fort Picão had vertical wall rather than a bulwark, making it vulnerable to artillery attack. As for São Jorge Fort, there is no consensus as to the existence or not of bastions, although most images from the time represent it as having medieval features: steep walls with turrets on the corners. Historians note that, regardless of the architecture, the defenses were poorly constructed.

que viabilizassem um investimento em mão de obra e projetistas devidamente capacitados (CASTRO, 2009). Essa escassez não estava restrita ao Recife, pelo contrário, predominava em toda a Colônia, não apenas na construção de obras de defesa, mas também nos demais empreendimentos necessários para a infraestrutura das vilas e cidades.

Castro (2009) atribui essas dificuldades ao que ele chama de *terceirização da colonização*, caracterizada pela delegação da posse e administração das capitanias a seus respectivos donatários, com recursos próprios, mas sob as normativas e tributações impostas pela Coroa. Independentemente de ter havido ou não algum processo similar a uma terceirização, é fato que a carência de recursos financeiros e humanos foi um dos fatores que determinaram a má qualidade das construções militares, civis e mesmo as religiosas.

Esse cenário não ocorreu no contexto da ocupação holandesa no Recife. Os investimentos em defesa e demais obras de infraestrutura urbana foram vultosos, principalmente durante o governo de Maurício de Nassau, de 1637 a 1644. Os avanços do domínio batavo no Recife estenderam a ocupação à Ilha de Antônio Vaz[4], anteriormente ocupada apenas por uma pequena propriedade pertencente aos franciscanos e algumas edificações esparsas. Na Ilha, interligada ao istmo por uma ponte de madeira, foi construída a Cidade Maurícia (*Mauritsstad*), uma das mais notáveis realizações do conceito de *cidade ideal*[5] do Renascimento fora do continente europeu, com um arruamento predominantemente ortogonal, cercado por muralhas abaluartadas e canais, conforme a tradição urbanística holandesa.

Para a defesa da cidade, foi implementado um robusto sistema, único no Brasil, cujas fortificações integraram o escopo de um planejamento que visava proteger a cidade, o porto, as vias fluviais de acesso aos engenhos e as áreas vulneráveis a ataques dos luso-brasileiros.

Contudo, apesar da qualidade projetual e construtiva das fortificações holandesas, assim como da bem estruturada Cidade Maurícia, os esforços da Companhia não foram suficientes contra a resistência luso-brasileira, de modo que a capitulação batava foi inevitável em 1654.

Houve dúvidas quanto à escolha do local onde o governo luso-brasileiro da capitania seria restabelecido. Olinda estava em ruínas devido ao incêndio provocado pelos batavos em 1631, enquanto o Recife, embora com marcas

[4] Que atualmente abrange os bairros de Santo Antônio, São José, Cabanga e Joana Bezerra.

[5] A *cidade ideal* é um conceito de assentamento urbano cuja idealização se baseia em princípios filosóficos, utópicos, em que o desejo de racionalidade e beleza está amplamente amparado em esquemas geométricos regulares. Apesar da grande variedade de arranjos, o princípio básico da cidade ideal era composto por uma praça central, de onde partiam as ruas, ortogonalmente ou radialmente. O perímetro da cidade era delimitado por uma muralha de contorno geometricamente regular, com baluartes nos vértices. As primeiras expressões da cidade ideal ocorreram no século XV, na Europa, entre os primeiros grandes teóricos italianos. Esse conceito se disseminou entre teóricos de outras nações, mas poucos foram os casos em que a cidade ideal foi consumada em sua máxima expressão, em grande parte devido aos altos custos envolvidos.

The poor quality of fortifications can be put down in part to neglect (ALBUQUERQUE, LUCENA, WALMSLEY, 1999) but also to a lack of resources to invest in labor and skilled builders (CASTRO, 2009). This absence of resources was by no means restricted to Recife; on the contrary, it was the norm throughout the colony, not only in relation to the construction of defenses, but also with regard to other undertakings necessary for building up the infrastructure of towns and cities.

Castro (2009) attributes these difficulties to what he calls the *contracting out of colonialism*, characterized by delegation of possession and administration of the captaincies to those in receipt of the donation, who invested their own resources but were subject to the laws and tax codes imposed by the Portuguese Crown. Irrespective of whether or not some kind of process akin to modern-day contracting out existed in the Captaincy, it is true that a lack of human and financial resources was one of the reasons for the poor quality of military, civilian and even religious construction.

This was not the case during the Dutch occupation of Recife. This period saw lavish investment in defense and other works of urban infrastructure, principally during the administration of Maurice of Nassau, between 1637 and 1644. The Dutch occupation of Recife extended the city out to Antônio Vaz Island[4], which had previously been occupied only by a small property belonging to Franciscan monks and a few scattered buildings. On this island, connected to the isthmus by a wooden bridge, Nassau built the city of Maurícia (*Mauritsstad*), which was one of the most striking examples of the Renaissance idea of the *ideal city*[5] to be constructed outside of Europe. Its predominantly orthogonal street layout, surrounded by bastioned walls and canals, was in keeping with the Dutch urban planning tradition.

A robust system, unique in Brazil, was introduced to defend Recife, with fortifications integrated into a larger-scale plan for protection of the city, the port, and river access to the sugar

[4] Currently containing the neighborhoods of Santo Antônio, São José, Cabanga and Joana Bezerra.

[5] The *ideal city* is a concept of an ideal urban settlement based on utopian philosophical principles, in which a yearning for rationality and beauty is catered for by a regular geometrical layout. Despite the great variety of arrangements, the plan of the ideal city usually involved a central square, from which streets radiated out in a gridiron pattern. The perimeter of the city was demarcated by a wall in the shape of a regular polygon, with bastions on the corners. The first attempts to construct the ideal city appeared in the 15th century, in Europe, and its first great theorists were Italians. The concept spread among theorists of other nationalities, but there are few cases of an ideal city being constructed in full, largely owing to the high costs this would have involved.

dos conflitos, dispunha de uma infraestrutura reaproveitável. Os aristocratas, predominantemente senhores de engenho, deram preferência à Olinda, certamente pelo que o lugar simbolizava para a cultura pré-holandeses; mas os comerciantes, pejorativamente alcunhados de mascates pelas elites, consideraram o Recife mais adequado pela estrutura favorável às atividades comerciais, principalmente pela proximidade com o porto. Contudo, os interesses da aristocracia predominaram na escolha da sede do governo, e, aos poucos, Olinda foi sendo restabelecida. Em paralelo, os comerciantes ocuparam o Recife, mas, com o tempo, foram suplantando os remanescentes holandeses, dos quais praticamente nada restou, a não ser parte do traçado urbano[6].

Castro (2009) comenta que as fortificações deixadas pelos batavos, todas de terra, encontravam-se em mau estado de conservação, mas sua extensão e complexidade demandava obras demasiadamente onerosas para os reparos e refazimentos necessários. Porém, como Portugal esteve em conflito com os Países Baixos até 1661 e com a Espanha até 1668, o temor de que tais conflitos ecoassem na cidade motivou um processo de replanejamento da defesa do Recife, com rebatimentos diretos em sua malha urbana. Era necessário garantir a posse do território por meio de obras de defesa para, só então, seguir com a reocupação e expansão urbana. Contudo, a defesa da vila, sob o domínio luso-brasileiro, deu-se de maneira modesta em relação ao sistema defensivo deixado pelos flamengos.

As fortificações holandesas eram de terra, estavam em mau estado de conservação, e nada delas foi preservado, a não ser a manutenção de duas localidades consideradas estratégicas para a defesa. Os fortes do Brum e Frederik Hendrik, este último chamado de *Cinco Pontas* pelo povo, devido à sua planta pentagonal, eram de terra e foram substituídos por novas estruturas de pedra, denominadas de *Forte de São João Batista* e *Forte de São Tiago*, respectivamente. Apesar de serem fortificações luso-brasileiras, construídas em pedra nas décadas finais do século XVII, a memória coletiva da população não assimilou suas novas designações e manteve, até os dias atuais, as denominações dos fortes holandeses de terra que ali existiram.

No mesmo período, teve início a construção do Forte do Matos sobre um banco de areia na extremidade sul do istmo, após o Convento dos Oratorianos (atual Paço Alfândega), mas essa obra, de incomum formato semicircular, jamais foi concluída nem utilizada para seu propósito original, tendo servido, aos poucos, de armazém.

Em 1705, o Forte de Santo Antonio foi construído no istmo, próximo de onde existiu o forte holandês Madame Bruyne, que, à época do domínio batavo, era chamado de *Forte do Buraco* pelos populares devido à proximidade dessa obra com um local conhecido como *Buraco de Santiago*, uma falha

[6] Ver Menezes (2017).

plantations and areas vulnerable to attack by the Portuguese.

However, despite the quality of the design and the construction of Dutch fortifications, and the well-structured nature of the city of Maurícia, the Company's efforts were not sufficient to quell the Luso-Brazilian resistance and the surrender of the Dutch had become inevitable by 1654.

There was some doubt as to where the government of the Luso-Brazilian captaincy would now be re-established. Olinda was in ruins as a result of the fire set by the Dutch in 1631, while Recife, despite bearing the scars of the conflict, had infrastructure that could be reused. The aristocrats, mostly sugar plantation owners, preferred Olinda, because it was the place that symbolized pre-Dutch culture, but businesspeople, pejoratively termed *mascates* (hucksters) by the elites, considered Recife to have a structure better suited to commercial activities, in particular on account of its proximity to the port. The interests of the aristocracy, however, held sway and Olinda was gradually re-established as the seat of government. During the same period, merchants began increasingly to occupy Recife and, over time, the remaining Dutch merchants were supplanted until there was almost no vestige of them, except for a portion of the urban fabric[6].

Castro (2009) notes that the fortifications left by the Dutch, all made of earth, were in need of repair, but they were too large and too complex for this to be carried out with any ease. However, as Portugal was still at war, with the Netherlands until 1661 and with Spain until 1668, the fear that these conflicts would affect the city provided motivation for a process of replanning of the defenses of Recife, with a direct impact on its urban fabric. Defenses were needed to maintain possession of the territory and to move forward with the process of reoccupation and expansion. The town's defenses, under Luso-Brazilian rule, were, however, modest in scope in comparison to those left by the Dutch.

The Dutch fortifications were shoddily constructed and made of earth. Nothing of them was subsequently retained, except for two locations considered strategic for defense of the city. The forts of Brum and Frederik Hendrik, the latter popularly known as "Five Points", on account of its pentagonal shape, were originally made of earth and were now replaced by new stone structures,called Fort São João Batista and Fort São Tiago, respectively. Despite being Luso-Brazilian fortifications, built of stone in the late 17th century, the collective memory to this day has failed to adopt the new names and still refers to them by the names of the Dutch earthwork forts that preceded them.

At the same time, work began on construction of Do Matos Fort, located on a sandbank on

[6] See Menezes (2017).

geológica no istmo. Assim como ocorreu com as outras duas obras de defesa, o Forte de Santo Antônio herdou a alcunha da fortificação anterior.

Embora tivesse havido certo empenho no estabelecimento da defesa da cidade, os fortes construídos após a ocupação holandesa jamais enfrentaram inimigos externos, mas, sim, conflitos internos, tais como a Guerra dos Mascates (1710–1711), a Revolução Pernambucana (1817), a Guerra da Independência (1821), a Confederação do Equador (1824) e a Revolução Praieira (1848–1850), além de outras movimentações de menor vulto. Entretanto, Castro (2009) comenta que nenhum dos conflitos surtiu o resultado esperado pelos seus idealizadores, embora as fortificações da cidade estivessem em condições vulneráveis.

O crescimento populacional da cidade diante da escassez de solo firme ocasionou não apenas aterros e outras particularidades, mas também a expansão da cidade para o entorno dos fortes. Para Castro (2009), um certo descuido no planejamento da cidade e a descrença de que ainda poderia haver alguma batalha contra inimigos externos permitiram que novas construções fossem erguidas em direção às obras de defesa, progressivamente ocupando as esplanadas[7] e criando pontos cegos que poderiam acobertar rebeldes que desejassem ocupar os fortes.

2. A VILA PÓS-NASSOVIANA

Ainda que a aristocracia tivesse se empenhado em manter Olinda como centro do poder político de Pernambuco, as atividades comerciais do Recife, facilitadas pela proximidade com o porto, propiciaram uma prosperidade econômica que demandou a expansão urbana, embora lentamente, no final do século XVII. Esse crescimento encorajou os comerciantes a pressionar a Coroa pela concessão da criação da Vila do Recife, em 1710[8] , tornando-a autônoma, desvinculada dos domínios políticos de Olinda, passando a dispor de uma Câmara, com regulamentações urbanísticas próprias. A rejeição da emancipação do Recife por parte da aristocracia de Olinda deflagrou um conflito posteriormente denominado *Guerra dos Mascates*, finalizado em 1711 por intervenção da Coroa portuguesa.

[7] Áreas externas das fortificações, livres de obstáculos e com piso inclinado, ascendente em direção ao forte. A intenção era evitar pontos cegos e tornar vulneráveis quaisquer aproximações indesejadas.

[8] O Recife foi elevado à categoria de cidade em 1823, tornando-se capital de Pernambuco em 1827.

the southern tip of the isthmus, near the Oratorian Convent (now called Paço Alfândega). This unusually shaped semi-circular construction was, however, never finished or used for its original purpose and gradually came to serve as a storage space.

In 1705, Fort Santo Antonio was built on the isthmus, near the existing Dutch fort of Madame Bruyne, which, during the period of Dutch rule, had been commonly known as *Forte do Buraco* [Hole Fort], on account of its proximity to the geological rift in the isthmus that had come to be called Santiago Hole. Santo Antônio Fort, like the other two defensive constructions, thus also inherited the appellation of a pre-existing fortification.

Although considerable efforts were made to construct defenses for the city, the forts built after the Dutch occupation never experienced an external enemy attack, but did see a string of internal conflicts, such as the War of the Mascates (1710–1711), the Pernambucan Revolt (1817), the War of Independence (1821), the Confederation of the Equator (1824), the Praieira Revolt (1848–1850), and a number of less well-known incidents. However, as Castro (2009) remarks, none of these conflicts resulted in the outcome desired by their instigators, despite the city's fortifications still being in poor shape.

Population growth in the city and the lack of firm dry land gave rise not only to land-filling and other strategies peculiar to the city, but also to expansion outwards into the areas surrounding the forts. Castro (2009) argues that a certain lack of concern for city planning and a belief that there would be no more battles with foreign aggressors meant that new buildings were constructed in increasingly close proximity to the city's defenses. These gradually came to occupy the esplanades[7] and create blind spots that could have been used as cover by rebels, had they wished to occupy the forts.

2. THE TOWN AFTER NASSAU

Although the aristocracy strove to maintain Olinda as a center of political power in Pernambuco, the commercial activities of Recife, facilitated by the proximity of the port, provided a degree of economic prosperity that required expansion of the city, albeit gradual, up to the end of the 17th century. This growth encouraged merchants to put pressure on the Crown to grant a concession for the creation of a town of Recife, in 1710[8], giving it political autonomy in relation to

[7] Open land on a slope outside the fort leading up to it. The intention was to avoid blind spots and make intruders feel exposed.

[8] The status of Recife was promoted to that of a city in 1823 and, in 1827, it became the capital of the State of Pernambuco.

Apesar do crescimento econômico da vila, os investimentos em planejamento, projeto e registro dos avanços das ocupações foram parcos[9], como explicita Menezes (2017), que aponta também uma lacuna de fontes confiáveis na cartografia da cidade entre 1648 e 1733, o que dificulta uma reconstituição com certa fidedignidade.

A campanha de retomada do território exauriu o poder econômico da administração da capitania, que se concentrou em Olinda, por ter sido reocupada enquanto sede de governo. No Recife, ainda subordinado a Olinda, a administração atuou na regulação e normatização das operações urbanas empreendidas pelos comerciantes e pelas irmandades religiosas[10] (ZANCHETI, 2012).

Todavia, o sucesso da economia ainda não havia se traduzido em melhorias urbanas na mesma proporção, de modo que a segunda metade do século XVII se caracterizou mais por obras de reformulação do que de expansão, as quais viriam a ocorrer com maior celeridade ao longo do século seguinte, mais especificamente após a elevação do povoado à vila.

Sabe-se, porém, que o estado da ocupação no istmo não era ruim após a capitulação holandesa. No povoado, havia a Igreja do Corpo Santo, existente desde os primórdios da ocupação, ocupada por calvinistas durante o domínio batavo e retomada pelos católicos após a retomada luso-brasileira. A igreja passou por reformas e ampliações e recebeu aspecto de inspiração classicista em 1812.

A partir de 1662, passou a funcionar no povoado uma capela na margem do Rio Capibaribe, ampliada em 1720 e denominada *Igreja da Madre de Deus*, ao lado de seu convento, pertencente à Congregação de São Felipe Nery. Entre 1680 e 1683, foi construída a Igreja de Nossa Senhora do Pilar, também no istmo, mas no local conhecido como *Fora de Portas* por se situar no exterior da vila, que, à época, era cercada e dispunha de uma porta de acesso ao caminho para Olinda.

O traçado viário da ocupação do istmo recebeu acréscimos em períodos diferentes para assentamento de novas construções, mas teve grande parte de sua malha descaracterizada nas obras de reforma do porto e do Bairro do Recife, ocorridas no início do século XX, ocasião em que se demoliu a Igreja Matriz do Corpo Santo, como será visto em outro capítulo adiante.

[9] Há três mapas com alguma relevância que ilustram o Recife do século XVIII: um projeto de fortificação para o istmo, datado de 1733, de autoria de Diogo da Silveira Veloso; o *Prospecto da Villa do Recife*, de 1759, atribuído ao padre jesuíta José Caetano; e um mapa anônimo de 1776, no acervo da Biblioteca Distrital de Évora, em Portugal.

[10] As irmandades eram associações de leigos, fiéis, geralmente da elite, que se dispunham a desenvolver práticas religiosas sob a anuência da Igreja, muitas vezes contribuindo com as atividades da própria Igreja. Eram mantidas por doações de seus integrantes ou de quaisquer cidadãos que gozassem de grande prestígio social.

Olinda, with its own Council Chamber and urban planning laws. The rejection of self-governing status for Recife by a section of the Olinda aristocracy sparked a conflict later known as the War of the Mascates, which ended in 1711 with the intervention of the Portuguese Crown.

Despite the economic growth of the town, investment in planning, projects and further occupation of territory was scant[9]. Menezes (2017) also points out that there are few reliable cartographic sources relating to the city between the years of 1648 and 1733, making it difficult to reconstruct its layout with any high degree of certainty.

The campaign to recapture the territory severely depleted the Captaincy's resources, most of which were concentrated in Olinda, which had regained the status of seat of government. In Recife, which was still subordinated to Olinda, the local authorities strove to provide rules and regulations regarding the activities carried out in the city by merchants and by religious orders[10] (ZANCHETI, 2012).

Economic success, however, had still not been matched by an equivalent improvement in urban facilities and, by the second half of the 17th century, work centered more on reconstruction than on expansion, although the latter would pick up again in the following century, especially after the promotion of the settlement to the status of a town.

It is known, however, that the state of occupation of the isthmus remained fairly advanced in the aftermath of the Dutch surrender. The settlement contained a Church of the Holy Body of Christ, which had been in existence since the early years of occupation and had been taken over by Calvinists during the period of Dutch rule and returned to the Catholic Church when Luso-Brazilian forces retook the province. The church underwent renovation and expansion and was given a classical appearance in 1812.

As of 1662, a chapel on the banks of the river Capibaribe began functioning and this was expanded in 1720 and named the Church of the Mother of God. This church was situated alongside the convent belonging to the São Felipe Nery Congregation. Between 1680 and 1683, Our Lady of Pilar church was also built on the isthmus, but

[9] Three important maps provide depictions of the Recife of the 18th century: a fortification project for the isthmus, dated 1733, produced by Diogo da Silveira Veloso; a 1759 *View of the Town of Recife*, attributed to the Jesuit priest José Caetano; and an anonymous 1776 map, currently held by the District Library of Évora, in Portugal.

[10] These brotherhoods were associations of pious laypeople, generally members of the élite, who volunteered to develop religious practices under the auspices of the Church, often helping with official Church activities. They were funded by donations from their members and any other citizens who enjoyed great social prestige.

Na Ilha de Antônio Vaz, as casas da Cidade Maurícia tiveram seus telhados derrubados pelos próprios holandeses, para que seus canhões pudessem disparar contra os insurgentes luso-brasileiros, nos anos finais da ocupação.

> Uma destruição que atingiu tudo acima de pelo menos quatro metros. Além disso, algumas moradias edificadas em madeira pelos holandeses estavam em ruínas. Não suportaram o clima e os térmitas.
>
> *(MENEZES, 2015, p. 85).*

O estado em que se encontrava a Cidade Maurícia impôs a realização de obras, mas sob a tradição lusitana, embora parte do traçado holandês tivesse sido preservado, como se nota nos mapas de Diogo da Silveira Veloso, de 1739. Parte dos lotes provenientes do traçado holandês foi preservada, e outra parte foi redesenhada, porém respeitando os direitos de seus respectivos proprietários. Os aterros sobre os antigos canais e fossos, bem como as áreas remanescentes das fortificações, tornaram-se propriedade da Coroa, que doou parcialmente tais áreas a irmandades religiosas, como a Casa dos Jesuítas, sobre a antiga igreja calvinista do período holandês, e as igrejas de Nossa Senhora do Livramento e do Rosário dos Homens Pretos (MENEZES, 2015).

O estabelecimento de irmandades religiosas no Recife, favorecido pela estreita relação entre a Igreja Católica e a Coroa portuguesa, contribuiu para a consolidação da sociedade que se assentava na vila, que se transformava e crescia. Apesar das dificuldades de obtenção de recursos financeiros e mão de obra adequada, os esforços das irmandades resultaram na construção de igrejas que posteriormente dominaram a dinâmica socioespacial e a paisagem urbana da vila, caracterizada por um conjunto homogêneo de casas e sobrados geminados, aglutinados em território escasso, cuja extensão foi paulatinamente expandida com aterros ao longo dos séculos.

O pequeno convento franciscano, utilizado pelos holandeses como parte de seu quartel general, foi devolvido a seus antigos donos, que empreenderam obras de conserto e melhorias. Posteriormente, o convento foi ampliado, juntamente com sua igreja, sob os preceitos compositivos que os franciscanos adotaram em diversos conventos no Nordeste, com o acréscimo de dois templos de Ordem Terceira[11], sendo o mais antigo a Capela Dourada e o mais recente a Igreja de São Francisco de Assis, esta remodelada no século XIX.

[11] O clero, fortemente presente em todo o período colonial, era dividido em Ordem Regular e Ordem Secular. A Ordem Regular se dividia em Ordem Primeira, composta por homens (frades, monges...), e Ordem Segunda, composta por mulheres (freiras, monjas...). No Brasil colônia, predominaram as ordens franciscanas, carmelitas, jesuítas e beneditinas. O clero secular era composto por padres, bispos, etc., os quais viviam o cotidiano entre os cidadãos. As Ordens Leigas, também chamadas de *Ordens Terceiras*, eram as irmandades, as quais se vinculavam a uma ordem religiosa regular.

at the location known as Outside the Gates, on account of being situated outside of the town, which, at the time, was surrounded by a fence with a gate leading to the road to Olinda.

The street layout of the isthmus was expanded during various periods to accommodate new buildings, but most of its fabric lost its original character after renovation of the port district and Old Recife neighborhood in the early 20th century. This period also saw the demolition of the Parish Church of the Holy Body of Christ, as will be seen in a later chapter.

On Antônio Vaz Island, the roofs of the houses of Maurícia City had been stripped of their tiles by the Dutch so that these could be fired from cannon against the Luso-Brazilian insurgents in the final years of the occupation.

> This destruction affected everything measuring more than four meters in height. Some wooden houses built by the Dutch were also in ruins, having not proved capable of withstanding the climate and the termites.
>
> *(MENEZES, 2015, p. 85).*

The state in which the city of Maurícia found itself necessitated further construction work in the Portuguese style, even though part of the Dutch layout was preserved, as can be seen in Diogo da Silveira Veloso's maps of 1739. Some of the lots in the Dutch layout have been preserved, others have been redesigned, without contravening the rights of their respective owners. Landfilled parts of old ditches and canals, along with the remnants of some fortifications, were made property of the Crown and then partially donated to religious organizations. Examples of this are the House of the Jesuits, constructed on the site of the old Calvinist church from the Dutch period, and the churches of Our Lady of Liberation and of Our Lady of the Rosary of Black People (MENEZES, 2015).

The establishment of religious brotherhoods in Recife, facilitated by the close relationship between the Catholic Church and the Portuguese Crown, helped to consolidate the society that settled in the town, which was by now undergoing rapid growth and change. Despite difficulty obtaining financial resources and suitably skilled labor, the efforts of the brotherhoods resulted in the construction of churches that would later dominate the social and spatial dynamics and the urban landscape of the town. This was characterized by a homogeneous mass of detached and terraced townhouses, all crammed together into a small space, which was gradually expanded by landfilling over the years.

The small Franciscan convent, used by the Dutch as part of their headquarters, was returned to its original owners, who undertook repairs and improvements. The convent and its church were later expanded, following the principles of composition that the Franciscans had adopted in various convents in the Northeast,

No local da igreja dos franceses calvinistas, passou a funcionar a instituição dos jesuítas, onde construíram uma capela, em 1689, que deu origem à atual Igreja do Espírito Santo. Esse templo passou por momentos de abandono e alteração de propriedade que lhe impuseram obras de reparos, ampliações e modificações entre os séculos XVII e XIX.

Por volta de 1653, um ano antes da capitulação holandesa, uma irmandade de carpinteiros levantou uma capela sob o signo de São José, atual São José do Ribamar, ampliada a partir de 1756 e reinaugurada em 1797. Seu aspecto atual é resultado de intervenção empreendida em 1902, com a inserção da torre, de ornamentos e balcões na fachada. Em 1656, frades capuchinhos se instalaram na recém-dominada Maurícia e ergueram uma capela que permaneceu modesta até o século XIX, quando veio a ser a atual Basílica da Penha.

Outras irmandades foram sendo fundadas e se espalharam pela vila, inclusive em áreas que demandavam aterro, ou seja, periféricas à ocupação que se adensava. Um desses casos ocorreu com a irmandade dos militares, estabelecida no início do século XVIII. O projeto, provavelmente elaborado entre 1720 e 1725 (MENEZES, 2019), teve sua materialização por volta de 1757 (GUERRA, 1978), em uma rua traçada a partir do antigo centro militar da Cidade Maurícia, espaço que atualmente corresponde à Praça da Independência. Lindeira a este espaço, foi erguida a Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento, ou Igreja Matriz de Santo Antônio — cujas obras se estenderam de 1753 a 1790 —, que figura até os dias atuais como um dos templos mais imponentes na paisagem da cidade.

Nas proximidades dessa igreja, os remanescentes do Palácio da Boa Vista, residência de veraneio de Maurício de Nassau, foram doados, ainda no século XVII, aos frades carmelitas, que preservaram a estrutura antiga e empreenderam ampliações no século XVIII para o estabelecimento do convento e da Igreja de Nossa Senhora do Carmo.

A Igreja de Nossa Senhora do Paraíso, de 1686, construída juntamente com um pequeno hospital, foi remodelada no começo do século XX e finalmente demolida em 1944; a capela de Nossa Senhora do Livramento, erguida em 1694 e ampliada no século XIX; a Igreja de Nossa Senhora do Terço, antiga ermida, foi ampliada a partir de 1710 e remodelada no século seguinte; a Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos foi construída entre 1725 e 1777, também como ampliação de uma capela; a Igreja de Santa Rita de Cássia, erguida em 1784, nas proximidades da Igreja de São José do Ribamar; a Igreja de São Pedro dos Clérigos, construída sobre um terreno adquirido em 1719 e finalizada entre 1781 e 1784; a Igreja do Bom Jesus dos Martírios, inaugurada em 1796 e demolida em 1973; elas compõem um conjunto de edificações sacras, disseminadas em uma região com grande escassez de solo firme e demonstram o prestígio de que gozavam as irmandades e a importância das ordens religiosas na sociedade e, por consequência, na formação urbana do Recife.

adding two temples of the Third Order[11], the oldest being the Golden Chapel and the most recent the Church of St Francis of Assisi, remodeled in the 19th century.

The site of the church of the French Calvinists came to be used by the Jesuits, who built a chapel in 1689, which would become today's Church of the Holy Spirit. This holy place was at times abandoned and changed hands on various occasions. This church subsequently underwent various repairs, alterations and extensions between the 17th and the 19th centuries.

Around 1653, one year before the Dutch surrender, a brotherhood of carpenters erected a chapel in the name of São José, which is currently known as São José do Ribamar and was expanded in 1756 and reconsecrated in 1797. Its current appearance is the result of an intervention undertaken in 1902, involving the addition of a tower, decorative elements and balconies on the façade. In 1656, Capuchin Friars installed themselves in the recently conquered Maurícia and put up a chapel that would remain modest in size until the 19th century, when it would be transformed into what is now Basilica da Penha.

Other brotherhoods were founded and spread throughout the town, including to areas that required landfilling, on the edges of the growing settlement. One of these was the brotherhood of soldiers, established in the early 18th century. The project, probably drawn up between 1720 and 1725 (MENEZES, 2019), came to fruition around 1757 (GUERRA, 1978), on a street radiating out from the old military center in the City of Maurícia, in an area that is currently the site of Independence Square. Adjoining this space, the Parish Church of the Holy Sacrament or Parish Church of Santo Antônio was constructed—between 1753 and 1790. To this day, it is one of the city's most impressive religious buildings.

Near this church, the remains Maurice of Nassau's summer residence—Boa Vista Palace—was donated, some time before the end of the 17th century, to Carmelite friars, who preserved the old structure and made extensions in the 18th century to accommodate the convent and the Church of Our Lady of Carmo.

The Church of Our Lady of Paradise, built in 1686 along with a small hospital, was remodeled in the early 20th century and finally

[11] The clergy, who were a strong presence throughout the colonial period, were divided into the Regular Order and the Secular Order. The Regular Order was further subdivided into a First Order, composed of men (friars, monks and so forth), and a Second Order, composed of women (nuns and the like). In colonial Brazil, the main orders were the Franciscans, the Carmelites, the Jesuits, and the Benedictines. The secular clergy were composed of priests, bishops and so forth, who lived among ordinary citizens. The Lay Orders, also called the Third Order, were the brotherhoods, which were tied to a regular religious order.

A construção de tantos templos, edificações de inquestionável importância social na época, combinada com as expansões civis, ocasionou inevitáveis transformações no traçado da Cidade Maurícia ao longo do século XVIII. A Rua Direita[12], por exemplo, que parte da Igreja de Nossa Senhora do Livramento até a Igreja de Nossa Senhora do Terço, consistiu em uma das primeiras alterações viárias, em sentido oblíquo à ortogonalidade da Mauriceia. Com o tempo, o tecido urbano teve sua regularidade geométrica substituída por um arruamento de inflexões bruscas, conectando igrejas e demais pontos de interesse. A vida social girava em torno das igrejas, e, por esta razão, eram elas que, em grande parte, guiavam o crescimento e definiam a estrutura da cidade.

Algumas dessas igrejas foram dotadas de pátios frontais, onde se podiam exercer atividades comerciais e religiosas, em franca conciliação entre profano e sagrado, a exemplo dos pátios das igrejas de São Pedro dos Clérigos, Nossa Senhora do Livramento, Nossa Senhora do Carmo, entre outras. Os pátios conferiam às igrejas um caráter de monumentalidade, solenidade, em que elas dominavam a paisagem local, no ponto de fuga da perspectiva do espaço. Lugares de passagem, de convívio, de manifestação cultural e de respiro na malha urbana, os pátios contribuíram, enquanto áreas de socialização por excelência, para o enaltecimento da presença religiosa no cotidiano da sociedade.

3. EXPANSÃO AO CONTINENTE

Enquanto a população crescia e a cidade se adensava, imperou a necessidade de uma expansão territorial, que se deu para o continente, em área conhecida como *Boa Vista* desde os tempos dos holandeses. Menezes (2017) esclarece que dali para oeste se tratava de uma área rural, com engenhos, casas dispersas e pequenas povoações, como Poço da Panela e Várzea, sem qualquer processo de urbanização, mas com alguns caminhos de ligação entre eles.

Uma ponte interligava a Ilha ao continente, desembocando em um caminho de acesso às Igrejas de São Gonçalo e Santa Cruz, ainda capelas, em função das quais se criou um núcleo urbano. Nas proximidades, foi construída a Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos da Boa Vista. De má qualidade construtiva, foi substituída no século XIX pela igreja atual. Na mesma rua, existia uma capela, pertencente a uma propriedade rural estabelecida desde o século XVII, sob a invocação de Nossa Senhora da Conceição

[12] Segundo Cavalcanti e Cavalcanti (2015), o nome da Rua Direita do bairro de São José, na Ilha de Antônio Vaz, é a abreviação de sua primitiva denominação: Rua Direita das Cinco Pontas, pois seu traçado interligava a Igreja de Nossa Senhora do Livramento ao Forte das Cinco Pontas. Ou seja, nada tem a ver com a tradicional Rua Direita das vilas e cidades coloniais, principal via desses assentamentos.

demolished in 1944. The Chapel of Our Lady of Liberation was put up in 1694 and enlarged in the 19th century, and the Church of Our Lady of the Rosary—the old chapel—was enlarged in 1710 and remodeled in the following century. The Church of Our Lady of the Rosary of Black People was built between 1725 and 1777, also as the expansion of a chapel, while the Church of Santa Rita de Cássia, was built in 1784, near the Church of São José do Ribamar. The Church of St Peter of the Clergy was constructed on a plot of land acquired in 1719 and completed between 1781 and 1784. The Church of Good Jesus of the Martyrs was consecrated in 1796 and demolished in 1973. All of these form part of a large collection of sacred buildings that dot a territory that possesses very little dry land. This clearly demonstrates the prestige that the brotherhoods enjoyed and the importance of religious orders in society and consequently for the urban development of the town.

The construction of so many sacred buildings—edifices of unquestionable social importance at the time—combined with expansion of civilian sectors, inevitably brought about changes in the urban fabric of the City of Maurícia throughout the decades of the 18th century. The Direita Street[12], for example, which stretches from the Church of Our Lady of Liberation to the Church of Our Lady of the Rosary, constitutes one of the first alterations of road layout, diagonal to the orthogonal layout of Mauriceia. Over time, the geometrical regularity of the urban fabric was replaced by streets with sharp bends, connecting churches and places of special interest. Social life revolved around the churches, and, for this reason, it was these that, for the most part, determined the growth and defined the structure of the city.

Some of these churches had front courtyards, which could be used for religious or commercial activities, in a free mixture of sacred and profane, as in the case of the courtyards of the churches of St Peter of the Clergy, Our Lady of Liberation, Our Lady of Carmo, and others. The courtyards gave the churches a solemn monumental character located at the vanishing point of the horizon and dominating the local landscape. Used for transit, cultural activities, recreation and rest, these gaps in the urban fabric, perfect for social interaction, also served to enhance the status of religion in the everyday life of society.

[12] According to Cavalcanti and Cavalcanti (2015), the name of Rua Direita in the neighborhood of São José, on Antônio Vaz Island, is an abbreviation of its original appelation: Rua Direita das Cinco Pontas, given because it connected the Church of Our Lady to Five Points Fort. In other words, it has nothing to do with the traditional Rua Direita of colonial cities and towns, which is the name given to the main road.

dos Coqueiros, denominação em referência ao coqueiral abundante naquele sítio. Esta capela, de propriedade privada e quase em ruínas, foi doada à Irmandade de Santa Cecília em 1882, a qual empreendeu obras de reformulação em 1899, dando-lhe a invocação da santa de devoção da irmandade. Em 1784, teve início a construção da Igreja Matriz da Boa Vista, mas suas obras se estenderam até 1889, após diversas interrupções.

Essas igrejas foram determinantes no traçado das primeiras ruas da Boa Vista, juntamente com as alterações ocorridas na ponte que conectava à Ilha de Antônio Vaz. A ponte primitiva desmoronou, entre 1737 e 1742, e deu lugar, posteriormente, a uma nova ponte com uma bifurcação que dava acesso às atuais Rua Velha e Rua da Imperatriz, principais vias de circulação daquela área. A Rua da Imperatriz foi traçada a partir do final do século XVIII e tomou da Rua Velha, mais antiga, a condição de principal eixo de penetração em nova área de expansão da cidade. Mais tarde, a ponte bifurcada foi substituída, em períodos distintos, por duas outras pontes: a Ponte da Boa Vista (de ferro) e a Ponte 6 de março (Ponte Velha).

No início do século XIX, a cidade ainda não havia mudado significativamente, de maneira que o mapa elaborado pelo engenheiro militar José Fernandes Portugal em 1808 nos apresenta uma aproximação do Recife setecentista. Nesse mapa, percebe-se que a Boa Vista, área que se urbanizou a partir do século XVIII, também se delineou com presença marcante de igrejas, impulsionadas pelo crescimento do número de irmandades, em continuidade ao que já vinha ocorrendo na Ilha de Antônio Vaz.

O processo de desenvolvimento urbano do Recife, da segunda metade do século XVII e ao longo de todo o século XVIII, não se assemelhou às demais cidades importantes da Colônia, que foram sendo moldadas por entidades civis e religiosas, sob a regulação do poder público. A ausência de eixos monumentais, estruturadores da malha urbana dita barroca, símbolos do poder estatal, mas também eclesiástico, característicos de cidades como Salvador e Rio de Janeiro, reflete a visão de mundo e o poder econômico dos grupos que empreenderam a conformação da cidade setecentista, diante dos parcos recursos públicos (ZANCHETI, 2012).

Os inúmeros percalços, porém, não impediram o crescimento econômico e territorial do Recife, que se tornou a cidade mais importante de Pernambuco, provida de um dos portos mais importantes da Colônia.

While the population was growing and the city was becoming denser, it became necessary to extend the limits of the city onto the mainland into an area known as Boa Vista since the time of Dutch rule. Menezes (2017) notes that, to the west, there was a rural area, with plantations, a few houses and small settlements, such as Poço da Panela and Várzea, and no urban development to speak of, although there were some paths providing access to these areas.

The island was connected to the mainland by a bridge, that led onto a track providing access to the churches of São Gonçalo and Santa Cruz, which were still small chapels, around which urban centers were growing. It was near this spot that the Church of Our Lady of the Rosary of Black People of Boa Vista was built. This church was shoddily constructed and, in the 19th century, it was replaced by the one that exists today. On the same street, there was a chapel, belonging to a rural property that had been built up since the 17th century, called Our Lady of the Immaculate Conception of the Coconut Palms, in reference to the abundance of coconut palms at this location. In 1882, this private chapel, by now almost in ruins, was donated to the brotherhood of Saint Cecilia, which undertook renovation work in 1899, giving it the name of the saint of whom the brotherhood were devotees. In 1784, work began on the Parish Church of Boa Vista, but this suffered various interruptions and would not be fully completed until 1889.

These churches, along with alterations made to the bridge that connected the area to Antônio Vaz Island, determined the location of the first streets in Boa Vista. The original bridge fell into disrepair between 1737 and 1742, and later gave way to a new bridge with a forked road providing access to Velha Street and Imperatriz Street respectively, which were the main roads in the area. Imperatriz Street was laid out in the late 18th century and took over from the older Rua Velha as the main access route to the new area of expansion of the city. Later, the forked bridge was replaced, on two separate occasions, by two new bridges: Boa Vista Bridge (an iron bridge) and 6th of March Bridge (the Old Bridge).

In the early 19th century, the city had changed little and a map produced by the military engineer José Fernandes Portugal in 1808 gives us a good idea of what 18th century Recife looked like. This map shows that Boa Vista, the area first developed in the 18th century, also possessed a large number of churches, on account of the growing number of brotherhoods, continuing the trend we have seen on Antônio Vaz Island.

FIGURA 1
***Plano do porto e praça de Pernambuco,* de José Fernandes Portugal, 1808.**
FONTE: Arquivo Histórico do Exército.

FIGURE 1
Plan of Port and Public Spaces of Pernambuco, by José Fernandes Portugal, 1808.
SOURCE: Brazilian Army Historical Archive.

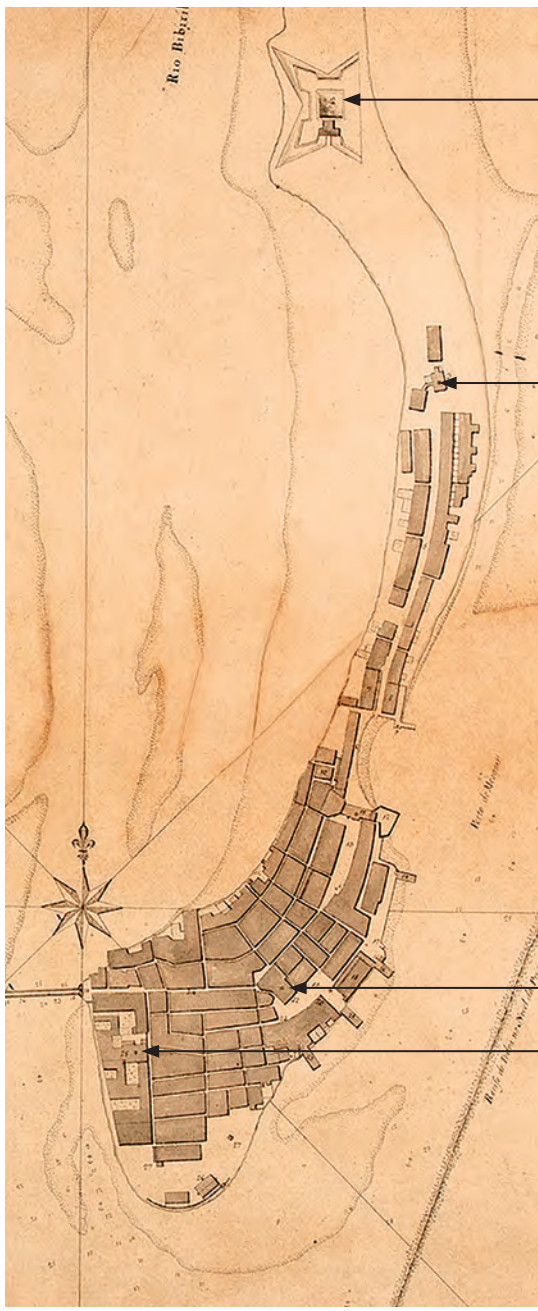


FIGURA 2
***Plano do porto e praça de Pernambuco,* de José Fernandes Portugal, 1808. Detalhe ilustrando a povoação do istmo.**
FONTE: Arquivo Histórico do Exército.

FIGURE 2
Plan of Port and Public Spaces of Pernambuco, by José Fernandes Portugal, 1808. Detail illustrating the settlement on the isthmus.
SOURCE: Brazilian Army Historical Archive.

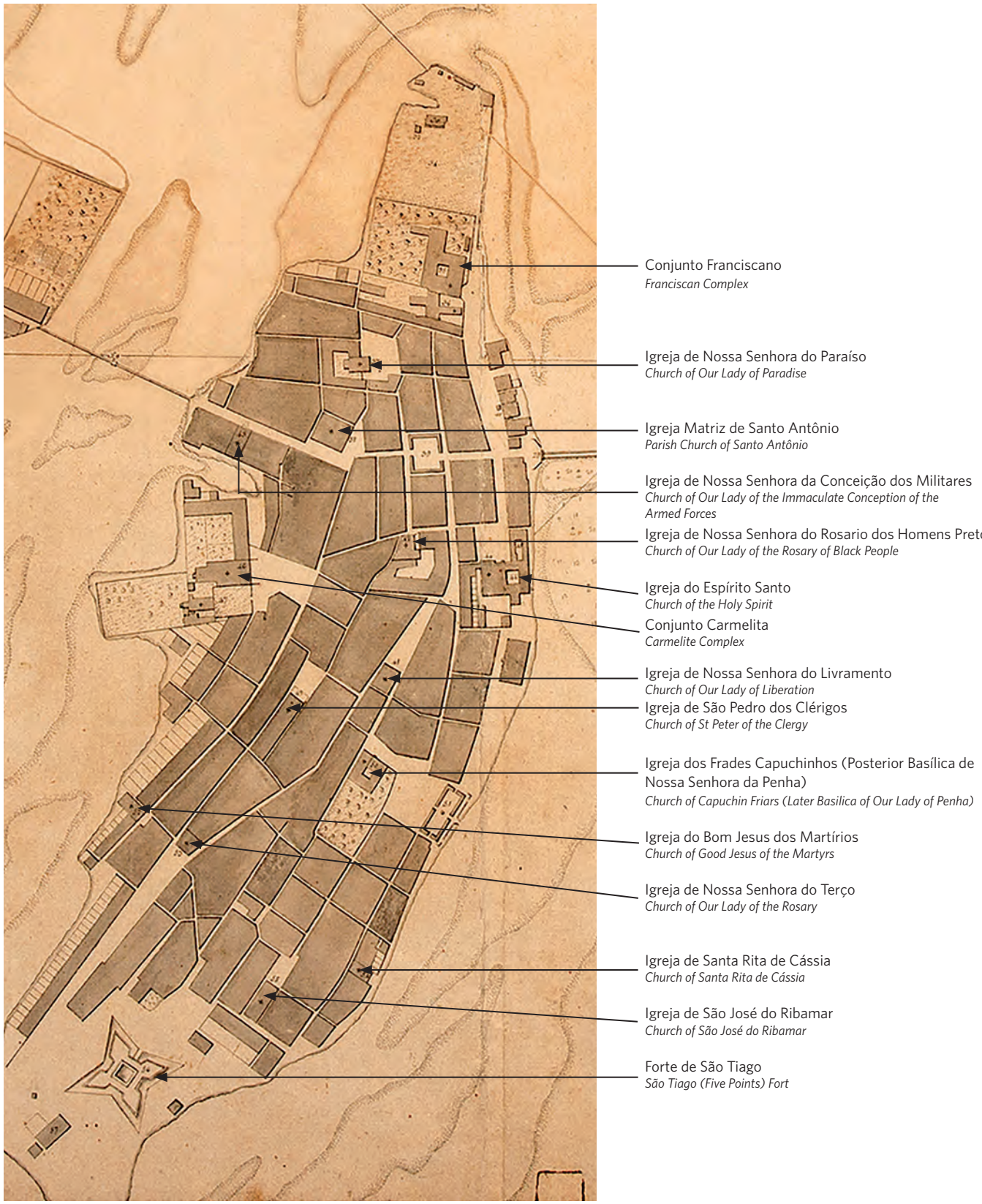


FIGURA 3
***Plano do porto e praça de Pernambuco,* de José Fernandes Portugal, 1808. Detalhe ilustrando a Ilha de Antônio Vaz.**
FONTE: Arquivo Histórico do Exército.

FIGURE 3
Plan of Port and Public Spaces of Pernambuco, by José Fernandes Portugal, 1808. Detail showing Antônio Vaz Island.
SOURCE: Brazilian Army Historical Archive.

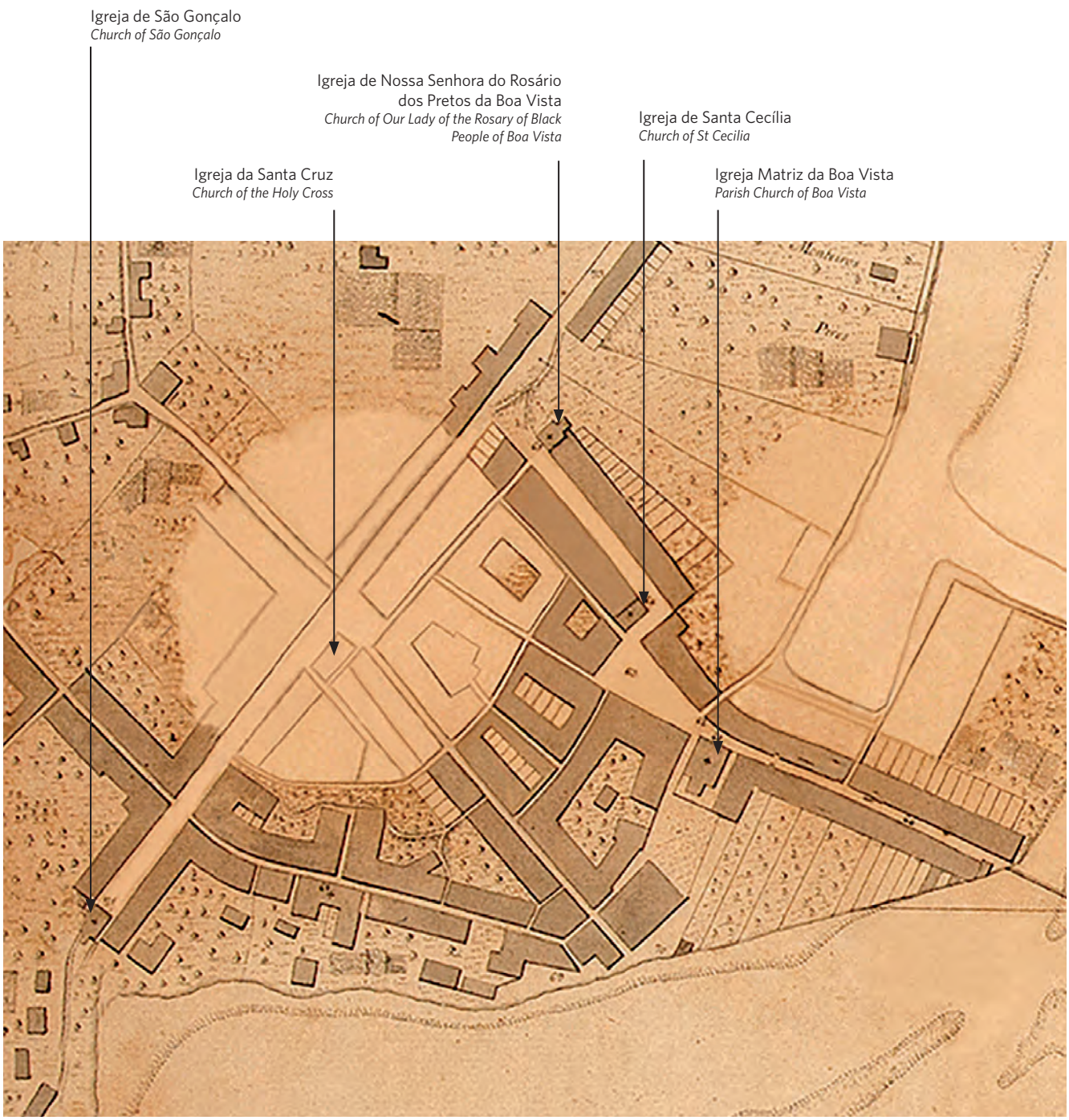


FIGURA 4
***Plano do porto e praça de Pernambuco,* de José Fernandes Portugal, 1808. Detalhe ilustrando a Boa Vista.**
FONTE: Arquivo Histórico do Exército.

FIGURE 4
Plan of Port and Public Spaces of Pernambuco, by José Fernandes Portugal, 1808. Detail showing Boa Vista.
SOURCE: Brazilian Army Historical Archive.

4. A FISIONOMIA DA CIDADE: OS SOBRADOS

O aspecto geral das cidades coloniais brasileiras era caracterizado por uma massa construtiva de casas e sobrados geminados, onde igrejas se destacavam pelo gabarito mais elevado, pelo tratamento estético e, em muitos casos, pela localização em pontos elevados, antecedidas por pátios ou largos. Essa conformação urbana era comumente assentada sobre uma geomorfologia acidentada, em conformidade com a tradição portuguesa.

Essa condição, porém, não se materializou no Recife devido à sua horizontalidade territorial, ao nível do mar, caracterizada por várzeas e manguezais, mas também pela fragmentação do espaço urbano resultante da atuação secundária do poder público e de ações diretas empreendidas por comerciantes e religiosos.

A escassez territorial foi um dos fatores que determinaram a morfologia urbana do Recife, cuja problemática permeou todo o processo de ocupação do povoado, principalmente a partir do período holandês. Os aterros se tornaram inevitáveis para corresponder ao crescimento populacional, mas, antes deles, o adensamento construtivo era levado às últimas circunstâncias, que resultavam em sobrados estreitos e altos, que se notabilizaram na paisagem recifense após a capitulação holandesa, principalmente ao longo do século XVIII.

O sobrado, enquanto tipo arquitetônico, não era uma novidade para os europeus daquele período, pois já existiam desde tempos muito remotos, inclusive em outras culturas. Mas o sobrado estreito e alto, como se disseminou no Recife, é um tipo cuja origem tem sido objeto de estudos e especulações divergentes.

Cavalcanti (2009) comenta que os holandeses, no povoado do Recife, amontoaram-se no pouco espaço de terra disponível, recorrendo à construção de pavimentos superiores nas edificações existentes e à construção de novas edificações já com uma quantidade de pisos maior do que o padrão local. Mello (2001) explica que foi necessário construir sótãos sobre os armazéns da Companhia, onde se abrigavam principalmente os mais pobres. O autor acrescenta que os altos preços cobrados pela posse de terra, bem como os impostos de sua utilização, também favoreceram o parcelamento do solo em lotes exíguos, que não ultrapassavam sete metros de largura, mas que comumente variavam entre cinco e seis metros de frente.

Freyre (2006) atenta para a escassez, ou mesmo inexistência, de quintais nos prédios do Recife devido à exiguidade do solo, incompatível com a demanda por espaço, associando as proporções esguias dos sobrados também às tradições arquitetônicas holandesas. Em sua afirmação, o autor busca

The urban development of Recife in the second half of the 17th century and throughout the 18th was not the same as that of other important cities in the colony, which were shaped by civil and religious entities, under the regulation of the public authorities. The absence of monumental axes structuring the so-called baroque urban fabric, as symbols of political but also ecclesiastical power, characteristic of cities such as Salvador and Rio de Janeiro, reflects the world view and economic power of the groups who shaped the 18th century city, albeit with scant public resources (ZANCHETI, 2012).

The numerous obstacles, however, did not impede the economic and physical growth of Recife, which became the most important city in Pernambuco, with one of the most important ports in the colony.

4. THE PHYSIOGNOMY OF THE CITY: THE TOWNHOUSES

The general features of colonial cities in Brazil were characterized by a mass of detached and terraced townhouses, with churches of a higher quality of construction, more artistically designed, and, in many cases, located on higher ground, with churchyards or open spaces stretching out before them. This urban structure is commonly set in a rugged geomorphology in keeping with the Portuguese tradition.

This did not occur in Recife, however, because of the flatness of the land, whose meadows and mangroves barely rise above sea level, and also because of the fragmentation of urban space resulting from the direct action of commercial and religious organizations and secondary action on the part of the public authorities.

Scarcity of land was one of the factors that determined the urban morphology of Recife—a problem that has pervaded the whole history of occupation of the city, especially after the Dutch period. Landfilling became the only way to keep pace with population growth. Prior to this, however, the increasing density of the built environment had been taken to its ultimate logical conclusion, resulting in the construction of the tall narrow townhouses, which became characteristic of Recife's landscape after the surrender of the Dutch, especially in the 18th century.

The townhouse was a type of architecture that was no novelty to the Europeans of that period, since such residences had been in existence since ancient times and had existed in other cultures. But the tall narrow townhouse, such as became common in Recife, was a building type whose origin has been the subject of many scholarly studies and much academic speculation.

Cavalcanti (2009) notes that the Dutch, in the settlement of Recife, had built upwards on the limited space available, adding upper floors to existing buildings and constructing new edifices already equipped with more floors than

amparo em três autores que ele considera especialistas no tema: Morales de los Rios[13], Alfredo de Carvalho[14] e José Antônio Gonsalves de Mello[15].

> Os holandeses impuseram [o tipo do sobrado holandês] à cidade tropical, sem nenhuma adaptação que lhe quebrasse a estrutura europeia de casa para os frios do Norte. A verdade é que, ainda hoje, os telhados conservados, por tradição, nos sobrados mais velhos do Recife parecem acusar reminiscência tão forte de telhados flamengos que ninguém se surpreenderia de ver escorrer por eles neve pura, neve do norte da Europa, neve escandinava. Alguns telhados se apresentam inclinados quase a pique.
>
> *(FREYRE, 2006, p. 273).*

Jurema (1971) reforça a provável origem holandesa dos sobrados recifenses por meio de estudo comparativo e dedutivo, associando suas características morfológicas àquelas existentes nos sobrados das cidades portuárias dos Países Baixos.

Por outro lado, Castro (2013) não faz atribuições à cultura arquitetônica flamenga nem a qualquer outra nacionalidade, argumentando que o sobrado geminado existe em vários portos não holandeses, do Mar do Norte ao Mediterrâneo, desde o século XV, com variações circunstanciais.

> A Lisboa do século XVI já possuía no seu porto, marginando o Tejo, filas inteiras desse tipo de construção... Nos séculos seguintes, todos os grandes portos europeus possuíam esse tipo de arquitetura cosmopolita, produto da necessidade de aproveitar ao máximo o espaço disponível, de concentrar numa área relativamente limitada os negociantes, suas lojas e suas residências por cima das lojas... É por isso que não nos parece acertado falar-se, no caso dos sobrados magros do Recife, em influência holandesa, quando os há do mesmo tipo em Lisboa, Antuérpia, Amsterdã ou Argel.
>
> *(CASTRO, 2013, p. 95).*

Para esse autor, o sobrado esguio era uma resposta pragmática às condicionantes locais, próprio de áreas demograficamente adensadas em solo escasso. Ou seja, seu argumento se fundamenta no pragmatismo em vez de uma suposta importação cultural. Castro (2013) acrescenta que os sobrados construídos pelos holandeses no Recife não tinham mais do que três

[13] DE LOS RIOS, Adolfo Moraes. Resumo monographico da evolução da architectura no Brazil. In: *Livro de Ouro Comemorativo do Centenário da Independência do Brasil e da Exposição Internacional do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Almanak Laemmert, 1922.

[14] CARVALHO, Alfredo de. *Frases e Palavras*: Problemas Histórico-etimológicos. Recife: 1906.

[15] MELLO, J. A. G. D. *Tempo dos flamengos*: Influência da Ocupação Holandesa na Vida e na Cultura do Norte do Brasil. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1947.

usual for the locality. Mello (2001) argues that it was necessary to build attics on top of the Company's storehouses, mainly to house the poorest sectors of society. This author adds that the high prices charged for the possession of land and taxes on land use also favored the creation of very small lots, no more than seven meters in width, but which commonly varied between five and six meters at the front.

Freyre (2006) calls attention to the scarcity, or even non-existence, of backyards in buildings in Recife, owing to the smallness of the plot, which was incompatible with the demand for space, also associating the narrowness of these townhouses with Dutch architectural traditions. He backs this up by citing three authors whom he considers specialists on the subject: Morales de los Rios[13], Alfredo de Carvalho[14] and José Antônio Gonsalves de Mello[15].

The Dutch imposed [the Dutch townhouse type of building] on the tropical city, but without any adaptation that would adapt the structure of a house designed to withstand the cold of Northern European climes. The truth is that, even today, the traditional roofs of the oldest townhouses in Recife are still so strongly reminiscent of those in the Netherlands, that it would come as no surprise to see pure Northern European or Scandinavian snow tumbling off of them. Some roofs are so steeply inclined they almost form a spire (FREYRE, 2006, p. 273).

Jurema (1971) corroborates the probable Dutch origin of Recife's townhouses in a comparative and deductive study that associates their characteristics and morphological features with those of the townhouses of port cities in the Netherlands.

On the other hand, Castro (2013) attributes these characteristics neither to Dutch architectural culture nor to that of any other one nationality. He argues that local variations on the terraced townhouse have been a feature of various port cities besides those of Holland, from the North Sea to the Mediterranean, going back to the 15th century.

[13] DE LOS RIOS, Adolfo Moraes. Resumo monographico da evolução da architectura no Brazil. [Monograph on the Evolution of Architecture in Brazil] In: *Livro de Ouro Comemorativo do Centenário da Independência do Brasil e da Exposição Internacional do Rio de Janeiro*. [Gold book in commemoration of the centenary of the independence of Brazil and of the Rio de Janeiro International Exposition] Rio de Janeiro: Almanak Laemmert, 1922.

[14] CARVALHO, Alfredo de. *Frases e Palavras*: Problemas Histórico-etimológicos. [Phrases and words: historical and etymological problems] Recife: 1906.

[15] MELLO, J. A. G. D. *Tempo dos flamengos*: Influência da Ocupação Holandesa na Vida e na Cultura do Norte do Brasil. [The time of the Dutch: The influence of the Dutch occupation on the life and culture of the North of Brazil] Rio de Janeiro: J. Olympio, 1947.

FIGURA 5
Rua da Cruz (atual Rua do Bom Jesus), cromolitografia de Emil Bauch (1852).
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 5
Rua da Cruz (now Rua do Bom Jesus). Chromolithograph by Emil Bauch (1852).
SOURCE: Museum of the City of Recife.

pavimentos, incluindo o térreo, de modo que ainda não se apresentavam como os sobrados que se avolumaram na cidade apenas a partir de meados do século XVIII, elevando-se até seis pavimentos, excetuando-se o sótão. A cromolitografia acima, de Emil Bauch, embora seja do século XIX, retrata que os sobrados ainda tinham aspecto setecentista.

Weimer (2012) pontua que, embora a implantação do Recife à margem do Rio Capibaribe ainda evoque a imagem urbana criada pelos batavos, as construções portuguesas substituíram as holandesas. No seio da questão da origem do sobrado esguio, o autor observa:

> [...] a dicotomia holandeses-portugueses não tem muitos fundamentos: a coexistência de casarões portugueses ao lado de holandeses demonstra que o Recife não pode ser classificado de uma forma simplista como uma cidade holandesa em oposição a Olinda portuguesa. Os frontões escalonados de feição batava não apresentam a verticalidade das construções na Holanda.
>
> *(WEIMER, 2012, p. 156).*

Ao examinar a Cidade Maurícia pintada por Frans Post, Weimer (2012) observa a presença, à direita da imagem, do que ele entende como um edifício de aspecto ibérico, o que sugere a coexistência de tipos arquitetônicos distintos durante o período holandês na cidade.

> Não é irrelevante o fato de o casarão de maior volumetria apresentar feições ibéricas. Por isso mesmo, as longas discussões em torno da origem das

> The Lisbon of the 16th century already had row upon row of this kind of building in its port area on the banks of the river Tejo... In the following centuries, all the large European ports had this kind of cosmopolitan architecture, produced by the need to make maximum use of limited space, concentrating commerce in a relatively restricted area, with people living over the shop... This is why it does not seem fair to speak, in the case of the narrow townhouses of Recife, of a Dutch influence, when there are houses of the same type in Lisbon, Antwerp, Amsterdam and Algiers.
>
> *(CASTRO, 2013, p. 95).*

According to this author, the narrow townhouse was a pragmatic response to local conditions, appropriate for demographically dense areas where land was scarce. His argument is thus based on practical needs rather than a supposed cultural import. Castro (2013) adds that the townhouses built by the Dutch in Recife had no more than three floors, including the ground floor, and thus differed from the townhouses that began to fill the city from the middle of the 18th century, which had up to six floors, not including the attic. The chromolithograph by Emil Bauch, reproduced above, dates from the 19th century but depicts townhouses that retain the features of those of the 18th century.

Weimer (2012) notes that, although Recife grew up on the banks of the river Capibaribe and resembles a Dutch city, Portuguese buildings replaced the Dutch ones. On the question of the origin of the narrow townhouse, the author notes that

FIGURA 6
Vista da Cidade Maurícia e do Recife durante o período holandês. Óleo de Frans Post, 1653.
FONTE: Frans Post (1612-1680), obra completa. Pedro e Bia Lago, 2006. p. 146.

FIGURE 6
View of City of Maurícia and Recife during Dutch period. Oil painting by Frans Post, 1653.
SOURCE: Frans Post (1612-1680), Complete Works. Pedro and Bia Lago, 2006. p. 146.

> assim denominadas *casas esguias do Recife* — se de proveniência holandesa ou do norte de Portugal — parecem se revestir muito mais de uma disputa de conteúdo ideológico entre lusófilos e lusófobos do que de considerações apoiadas em evidências históricas.
>
> *(WEIMER, 2012, p. 156).*

Para Oliveira e Galhano (1986), não é possível determinar que a esguiez do sobrado recifense tenha sido uma influência flamenga ou portuguesa, por considerarem que esse tipo arquitetônico se enquadra em uma categoria tão genérica que coincidências cronológicas e circunstanciais podem incorrer em interpretações equivocadas.

Outro fator importante a ser ponderado, embora de importância relativamente secundária, é a conformação dos telhados dos sobrados. Considerando a iconografia do período holandês no Recife, os telhados dos flamengos eram caracterizados por dois caimentos para as laterais, com a cumeeira no sentido longitudinal da edificação, perpendicular à fachada frontal, resultando em um arranjo de frontaria com empena de proporção triangular. No universo colonial recifense, os telhados dos sobrados, também em duas águas, com caimento no sentido frente-fundo, possuíam cumeeira transversal ao edifício, paralela à fachada frontal, criando empenas laterais.

Em toda a massa de sobrados aglutinados na exiguidade do território, sem recuos frontais e entre si, poucas eram as variações compositivas em suas fachadas, cujas distinções sociais eram expressas de maneira muito discreta, conforme as posses de cada proprietário. De modo geral, as casas

> ... the Dutch-Portuguese dichotomy is not well founded: the coexistence of Portuguese houses alongside Dutch ones shows that Recife cannot be classified simplistically as a Dutch city, different from the Portuguese city of Olinda. The tiered pediments with Dutch features do not present the same verticality as buildings in Holland.
>
> *(WEIMER, 2012, p. 156).*

Examination of the City of Maurícia painted by Frans Post, Weimer (2012) notes the presence, to the right of the image, of what he believes to be a building of Iberian appearance, which suggests the coexistence of distinct architectural types during the Dutch period in the city.

> It is no coincidence that the larger houses tend to exhibit Iberian features. For this reason, long arguments regarding the origin of the so-called *narrow houses of Recife*—whether they are of Dutch or Northern Portuguese origin—seem to be based much more on an ideological dispute between Lusophobes and Lusophiles rather than on any hard historical evidence.
>
> *(WEIMER, 2012, p. 156).*

For Oliveira and Galhano (1986), it is impossible to tell whether the narrowness of Recife's townhouses is the result of a Dutch or a Portuguese influence. This architectural type is a category that is so generic that chronological coincidences and circumstances may give rise to misleading interpretations.

Another important factor to be considered, albeit one of relatively secondary importance,

térreas pertenciam aos menos abastados, enquanto os sobrados eram de propriedade da classe média. Quanto mais largo e alto fosse o sobrado, mais posse teria seu proprietário.

Inicialmente, a composição da fachada do sobrado era caracterizada por uma parede com portas e janelas, geralmente dispostas em ritmo uniforme, com predominância dos cheios sobre os vazios. Quando muito, as aberturas, que eram retangulares, possuíam molduras de blocos de pedra, os quais tinham a função de melhor estruturar os vãos. Em muitos casos, os proprietários tiravam partido estético desses componentes, esculpindo-os com maior apuro e assentando-os com alguns centímetros de saliência. Nos pavimentos superiores, poderia haver balcões, ou sacadas, cujas bases poderiam ser de pedra ou madeira, enquanto os guarda-corpos eram constituídos de madeira, podendo ter balaústres ou ser fechados por muxarabis[16] , sendo estes um engradado de madeira herdado dos mouros em Portugal e trazido para o Brasil.

Para delimitar as fachadas, os proprietários poderiam fazer uso de pilastras[17], e as extremidades laterais dos sobrados de esquina eram arrematadas por cunhais[18]. Por vezes, ambos os elementos remetiam às ordens greco-romanas, principalmente a toscana, devido à sua praticidade construtiva, embora não fossem raros os exemplares lisos, despojados de quaisquer intenções ornamentais além da simples modulação estética.

Nas esquadrias, predominavam os modelos de régua de madeira, nos exemplares mais modestos, e almofadados, nas classes de maiores posses. Eram comuns as gelosias[19] e os muxarabis, uma herança moura deixada em Portugal e introduzida no Brasil. O vidro só viria a ser amplamente difundido nas esquadrias a partir de meados do século XIX, cuja fabricação se tornou mais acessível em decorrência da industrialização, incentivada pela abertura dos portos e pelo consequente desenvolvimento econômico propiciado pela presença da família real portuguesa no Brasil (CAVALCANTI, 2009).

Em meados do século XVIII, o arco abatido[20] foi trazido ao Brasil pelo sargento-mor português José Fernandes Pinto Alpoim, que chegou ao Rio de Janeiro em 1738 para conduzir a Aula do Regimento de Artilharia, além de

[16] Os muxarabis eram painéis de treliçado de madeira que fechavam os balcões. Permitiam a ventilação natural ao mesmo tempo que possibilitavam se avistar o exterior sem ser avistado. Esse elemento era muito utilizado para privar as mulheres de serem vistas enquanto elas observavam o espaço externo.

[17] Elementos verticais, com função estrutural e/ou estética, semiembutidos nas paredes.

[18] Semelhante às pilastras, mas posicionados nas quinas de uma edificação.

[19] Painéis de treliçado de madeira utilizados principalmente nos vãos de janela, por razões semelhantes às do muxarabi.

[20] Caracterizado por um segmento de círculo menor que 180 graus, formando vértices com as impostas do vão.

concerns the shape of the roofs of townhouses. In images from the Dutch period in Recife, Dutch roofs were characterized by two sloping sides, either side of a longitudinal ridge, perpendicular to the front façade, resulting in a frontal arrangement involving a triangular gable. In colonial Recife, the roofs of townhouses were also two-sided, but sloped to front and back, with a sidelong ridge, parallel to the front façade, creating gables at the side.

There was very little variation in the composition of façades in the whole mass of townhouses crammed into a very small territory, with no front or side setbacks, and social distinctions were thus expressed discreetly. Generally speaking, single-story residences belonged to the less well-to-do, while townhouses were the preserve of the middle classes. The wider and taller the townhouse, the greater social standing its owner enjoyed.

Initially, the composition of the façade of the townhouse took the form of a wall with doors and windows, usually arranged uniformly, with few openings. When multiple, the rectangular openings were surrounded by frames made of stone blocks, which helped to provide a sturdier structure. In many cases, the owners took aesthetic advantage of these components, carefully sculpting them and offsetting them by a few centimeters. Upper floors may have had terraces or balconies, whose bases may have been of stone or wood, while the guardrails were generally made of wood, possibly having balusters or concealed behind *mashrabiyas*[16], these being wooden latticework screens inherited from the Moors by the Portuguese and brought to Brazil.

Owners marked the edges of the façades with pillars[17], and the lateral extremities of townhouses on the corners were rounded off with wedges[18]. Sometimes, both elements were reminiscent of Greco-Roman orders, principally the Tuscan, which was easier to build, although it was not unusual for these to be smooth, bereft of any ornamentation beyond simple stylistic variation.

Frames were predominantly straight and wooden in more modest homes and padded in the homes of the more well-to-do. Shutters[19] and *mashrabiyas* were common. Glass would only become widely used for windows after the

[16] Mashrabiyas were latticework wooden panels shutting off balconies. They provided natural ventilation while enabling people inside to see out without being seen. This element was used principally to prevent women from being seen while they watched the outside world.

[17] Vertical elements, with a structural and/or aesthetic function, partially inset into the walls.

[18] Like pillars but positioned on the corners of an edifice.

[19] Wooden trelliswork panels used mainly over window openings for reasons similar to those behind the use of mashrabiyas.

se responsabilizar pelo projeto de diversas obras civis, militares e religiosas. Do Rio, o arco abatido, enquanto novidade arquitetônica, foi disseminado por toda a Colônia (BUENO, 2011).

Os beirais poderiam variar também de acordo com as condições dos proprietários. Os modelos mais singelos eram predominantemente funcionais, em que o madeirame do telhado se projetava para fora da edificação para sustentar as telhas cerâmicas. Nesses casos, os caibros ou contrafeitos, quando estes existiam, poderiam ter suas extremidades recortadas ou esculpidas, como maneira de arrematar decorativamente a estrutura, recebendo a denominação de *cachorros*. Tornaram-se corriqueiros os arranjos de beiral com fiadas de telhas adossadas do topo da alvenaria da fachada para estruturá-los e, simultaneamente, encorpar visualmente o coroamento da composição. Nesses casos, o beiral que se assentava sobre uma fiada de telha se chamava *beira* e *bica*, sendo a beira engastada na alvenaria logo abaixo da bica, que é a extensão do telhado. Quando a bica se assentava sobre duas fiadas de telha, o beiral era denominado *beira-seveira*. Estas duas fiadas recebiam o nome de *cimalha de boca de telha*, na qual a camada inferior era chamada de *sob-beira* (ou *sobeira*); e a superior, de *beira*; daí, a designação de *telhado de beira*, *sob-beira* e *bica*, encurtada para *beira-sobeira*, ou *beira-seveira* (CORONA e LEMOS, 2017).

Um segundo modelo de beiral utilizado no Recife a partir do século XVIII, mais oneroso, era o de cimalha (COSTA, 1985). Seu custo era mais elevado porque este elemento era de pedra, o que demandava extração da jazida, transporte e entalhamento, cuja mão de obra era realizada por cantéis, ou mestres canteiros, mas também porque o entalhamento das cimalhas lhes imprimia uma seção transversal alusiva às modenaturas das cornijas de matriz clássica, o que tornava o processo mais complexo, lento e oneroso.

Em qualquer um dos modelos de beiral, alguns sobrados, principalmente os de esquina e os de gabarito mais elevado em relação aos seus vizinhos, poderiam ter seus vértices arrematados por telhas de ponta, arrebitadas, em forma de lança ou, na tradição popular, de rabo de andorinha ou rabo de pomba (CORONA e LEMOS, 2017). Jurema (1971) se refere à telha de ponta como "de pagode chinês" por influências sino-japonesas importadas ao Recife pelos mestres portugueses que atuaram nas colônias asiáticas.

Os telhados, como já dito, tinham dois caimentos, podendo haver variações. Como os sobrados eram compridos, os ângulos dos telhados ocasionavam um espaço sobressalente no último pavimento, o qual era comumente aproveitado pela execução de um sótão, destinado a funções diversas. Freyre (2006) relata que a cozinha de alguns sobrados funcionava no sótão para que o vapor do preparo dos alimentos se dissipasse pelas frestas das telhas.

mid-19th century, when it was made cheaper by the industrialization encouraged by the opening of ports and consequent economic development provided by the presence of the Portuguese royal family in Brazil (CAVALCANTI, 2009).

In the mid-18th century, the segmental arch[20] was brought to Brazil by the Portuguese Sergeant Major José Fernandes Pinto Alpoim, who arrived in Rio de Janeiro in 1738 to conduct the Artillery Regiment Class and also to be responsible for various civilian, military and religious projects. From Rio, the architectural novelty of the segmental arch, spread out over the whole colony (BUENO, 2011).

The eaves were also likely to vary according to the economic conditions of owners. The simplest models were predominantly functional, with the timberwork of the roof projecting outwards from the building to hold up the ceramic tiles. In these cases, the ends of the rafters, where these existed, could be cut or sculpted, as a way of providing a decorative finish for the structure. These were called *cachorros* (dogs). Eaves with layers of tiles stacked on top of the stonework of the façade to structure them became commonplace and these also provided visual bulk for the crown of the composition. In these cases, the eave that was set on a layer of tiles was called a *beira* [border] or a *bica* [spout], with the inlaid border of the stonework slightly lower than the spout, which was an extension of the roof. When the spout involved two layers of tiles, the eave was called a *beira-seveira*. These two layers received the name of *cimalha de boca de telha* [tile mouth gutter], in which the lower layer was called the *sob-beira* (or *sobeira*) and the upper layer the *beira*; hence the terms *telhado de beira, sob-beira* and *bica*, shortened to *beira-sobeira*, or *beira-seveira* (CORONA e LEMOS, 2017).

A second weightier kind of eave used in Recife from the 18th century onwards was the cymatium (COSTA, 1985). The cost of this was high because this element was made of stone and required quarrying, transportation and carving, with the labor carried out by stone masons, but also because carving cymatia imprinted upon them a crosswise section alluding to the articulation of cornices in the classical style, making the process more complex, slower and more laborious.

For any one of these types of eave, some townhouses, principally those on the corner and those of higher quality, could have their ends rounded off with raised overhanging tiles, in the form of a spear, or, in the popular tradition, of the tail of a swallow or of a pigeon (CORONA e LEMOS, 2017). Jurema (1971) refers to the overhanging tiles as being like those "of a Chinese pagoda" under the influence of Sino-Japanese products imported into Recife by

[20] Characterized by a circular segment of less than 180 degrees placed on top of the uprights.

Para prover iluminação e ventilação naturais, os sótãos poderiam ser dotados de lanternins, que se elevavam acima da cumeeira do telhado, ou de trapeiras, também denominadas de água-furtada[21] , caracterizadas por aberturas na vertente da cobertura. Estas aberturas, cobertas por água única no mesmo sentido da água do telhado principal, são consideradas por Jurema (1971) como uma herança ibérica de inspiração mourisca ou romana.

Internamente, as casas e os sobrados eram semelhantes, tanto nos materiais empregados como na compartimentação do espaço. Segundo Weimer (2012), o partido de sala frontal e sala posterior (ou cozinha), separadas por um conjunto de alcovas (quartos sem janelas) e um corredor, banalizou-se com algumas variações em conformidade com as necessidades e condições dos proprietários. Nos sobrados, o pavimento térreo era geralmente destinado ao comércio, ao passo que os demais pavimentos abrigavam escritórios e/ou residências, de uma ou mais famílias.

Os edifícios da administração pública tinham feições similares às casas e aos sobrados, funcionando, em muitos casos, em imóveis adaptados, a exemplo da própria sede do governo da província, que viria a funcionar nas dependências do colégio jesuíta após seu fechamento. Por esta razão, Sousa (1999) comenta que, com exceção das igrejas, nenhum edifício do Recife era distinto pela sua arquitetura, o que corrobora a posição secundária do Estado no desenvolvimento da ocupação da cidade, como assinala Zancheti (2012).

A singeleza, ou mesmo despojamento, das feições das casas e dos sobrados urbanos de ares vernaculares revela também a inexistência de uma aspiração erudita própria dos arquitetos formados nas escolas europeias. Os parcos recursos financeiros provavelmente não poderiam contemplar a contratação de tais profissionais, os quais tinham honorários mais elevados. Barreto (1947) discorre que era comum, por exemplo, a atuação de engenheiros militares na concepção de igrejas, Casas de Câmara e Cadeia e outros edifícios públicos, embora eles fossem enviados para cuidar da defesa das cidades. Alguns jesuítas, ou membros de outras ordens religiosas, eram profissionais formados para as atribuições da construção civil e projetavam e construíam suas próprias edificações, além de também servirem aos desígnios do Reino.

Para o público em geral, a contratação de profissionais era demasiadamente onerosa, de maneira que a maioria das edificações foi erguida ou reformada por artífices anônimos[22], habituados à assimilação empírica das obras

[21] Embora este termo esteja popularizado localmente em referência à janela que se abre na vertente de um telhado, Burden (2006), Corona e Lemos (2017) e Escudero (2014) definem que *água-furtada* se refere ao ambiente aproveitado sob a cobertura, o mesmo que sótão. Quanto ao termo trapeira, Burden (2006) o equipara à definição de *lucarna*.

[22] Era comum o uso da força de escravizados, negros libertos, indigentes e leigos afeitos ao ofício da construção.

Portuguese master builders who had worked in the Asian colonies.

The roofs, as mentioned above, were generally two-sided, with some variations. As the townhouses were long and narrow, the steep angles of the roof provided additional space on the top floor, which was commonly used to install an attic, which served various functions. Freyre (2006) reports that the kitchens of some townhouses were located in the attic so that the steam from preparing food would rise up out of the building through the cracks in the tiles.

To provide natural light and ventilation, an attic could also be equipped with a skylight set in the ridge of the roof, or a dormer, called an *água-furtada*[21], at the corner. These openings, with a single-sided covering protruding in the same direction as the main roof, are considered by Jurema (1971) to be an Iberian legacy of Moorish or Roman inspiration.

Internally, detached and terraced houses were similar, both in terms of the materials used and way space was compartmentalized. According to Weimer (2012), the division of the home into a front room and a back room (or kitchen), separated by a series of alcoves (windowless rooms) and a corridor, became common, although this model would vary somewhat according to the needs and means of the owners. In townhouses, the ground floor was generally used for commercial purposes, while the other floors accommodated offices and/or residences for one or more families.

The offices of the public authorities had features similar to those of residential buildings, functioning, in many cases, on adapted premises, such as the seat of government of the province itself, which was established in a number of outbuildings of the Jesuit College, following its closure. For this reason, Sousa (1999) notes that, with the exception of churches, no building in Recife has a distinctive architecture, corroborating the secondary role of the state in the development of occupation of the city, as also noted by Zancheti (2012).

The simplicity or even poverty, of the features of houses and urban townhouses of a vernacular nature also reveals the lack of aspiration towards the kind of erudition displayed by architects trained in European schools. Scant financial resources probably would have made it impossible to hire such professionals, whose fees were high. Barreto (1947) suggests that it was common, for example, for military engineers to work on the design of churches, council chambers, jails and other public buildings, even though they had been brought in to help build the city's defenses.

[21] Although this term has been popularized locally as referring to a window that opens at the corner of a roof, Burden (2006), Corona and Lemos (2017) and Escudero (2014) define an *água-furtada* as a space under the roof, like an attic. As for the term *trapeira*, Burden (2006) defines it as a kind of dormer.

oficiais, geralmente projetadas por especialistas e construídas sob a condução de profissionais experientes.

Assim, a distinção social entre os sobrados era medida pela largura do imóvel, quantidade de pavimentos e de fenestrações, enquanto a demonstração de riqueza e, consequentemente, do prestígio social era expressa nas igrejas que as irmandades e confrarias erguiam.

5. A FISIONOMIA DA CIDADE: AS IGREJAS

A fé católica estava no cerne da sociedade, que era fortemente influenciada pelos dogmas religiosos, de maneira que a proximidade com o clero e seus bastidores rendia à classe burguesa comercial e à elite açucareira reconhecimento e reverência na sociedade. Os vultosos aportes financeiros dispensados pelos mais abastados às irmandades ou diretamente à Igreja resultaram em obras arquitetônicas que se tornaram símbolos, não apenas pela demarcação da presença e dominância do catolicismo na cultura local, mas também pela influência que exerciam na cidade.

Porém, grande parte das primeiras construções religiosas se iniciaram como ermidas, capelas diminutas, com espaço suficiente para abrigar um nicho com uma imagem sacra. Conforme a população crescia e os cofres da fidalguia se avolumavam, as capelas iam sendo reformuladas, ampliadas e ornamentadas de acordo com as intenções e necessidades, à luz da moda estética da época.

As grandes somas doadas nem sempre eram suficientes para construir as igrejas no prazo desejado, e as obras, com frequência, sofriam interrupções, por vezes demasiadamente longas. A morosidade e esses constantes intervalos incorriam em contratações fragmentadas de serviços, de maneira que não era incomum haver dissonância estilística entre interior e exterior, visto que a execução de cada um desses trechos se desenvolvia em ritmos e épocas diferentes. Esse processo construtivo foi corriqueiro em toda a Colônia, com variações circunstanciais, de maneira que, no Recife, uma vila que se expandia mais pela força burguesa do que pelas vias governamentais não poderia ter sido diferente.

Apesar das grandes dificuldades, os templos, também os conventos, foram se consolidando na cidade, inclusive como referenciais na paisagem. Os franciscanos, por exemplo, ampliaram sua igreja e seu convento, ao passo que a Ordem Terceira executou dois templos filiados à Ordem de São Francisco: a Capela Dourada, iniciada em 1697 e finalizada em 1724; e a Igreja da Ordem Terceira de São Francisco das Chagas, construída a partir de 1702–1703 e reformulada algumas vezes até o século XIX. A igreja do convento, cujo aspecto barroco deve ter sido adquirido entre 1770 e 1775, atende ao receituário

Some Jesuits and members of other religious orders also had some training in civil construction and designed and constructed their own buildings, in addition to their religious duties.

For the public in general, hiring professional builders was far too expensive and most buildings therefore were put up or renovated by anonymous individuals[22], who were in the habit of copying the official buildings designed by specialists and built by experienced professionals.

Social distinctions revealed themselves in townhouses in the width of the property, the number of floors and windows, and wealth and, consequently, social status were more conspicuously expressed in the churches that the brotherhoods and confraternities constructed.

5. THE PHYSIOGNOMY OF THE CITY: THE CHURCHES

The Catholic faith lay at the heart of society, which was heavily influenced by religious doctrine. Cultivating proximity to the clergy was therefore a way for middle-class tradespeople and the plantation-owning élite to garner social status and burnish their reputations. The lavish funding provided by the most well-to-do members of society to the brotherhoods or directly to the Church resulted in works of architecture becoming symbols, not only of the dominant presence of the Catholic Church in local culture, but also of the political influence the Church wielded in the city.

Most of the city's first religious buildings, however, started out as small chapels, with enough space only for one alcove containing a sacred image. As the population grew and the coffers of the faithful filled, these chapels were renovated, expanded and decorated according to desire or need, in the fashion of the time.

The great sums donated were not always sufficient to ensure that the churches were built on schedule and work was frequently interrupted, sometimes for lengthy periods of time. The sluggishness of the pace and constant interruptions meant that labor was hired piecemeal, in such a way that it was not uncommon for there to be a clash of styles between the interior and the exterior, since the two were constructed at a different pace and at different times. This kind of construction process was common throughout the colony, varying from place to place, and Recife, a town whose expansion owed more to the efforts of the middle classes than to the actions of government, was no different in this respect.

Despite great difficulties, holy buildings, including convents, grew apace in the city, and became major landmarks. The Franciscans, for

[22] It was common to use enslaved individuals, African-Brazilian freedmen, beggars and laypeople with experience in construction for this purpose.

FIGURA 7
Igreja de São Pedro dos Clérigos.
FONTE: Pedro Valadares, 2009.

FIGURE 7
Church of St Pedro of the Clergy.
SOURCE: Pedro Valadares, 2009.

FIGURA 8
Basílica de Nossa Senhora do Carmo.
FONTE: Pedro Valadares, 2022.

FIGURE 8
Basilica of Our Lady of Carmo.
SOURCE: Pedro Valadares, 2022.

arquitetônico classificado por Bazin (1983) como Escola Franciscana no Nordeste, em que o frontispício da igreja é escalonado, com cinco arcos no pavimento térreo de acesso a uma galilé; três janelas no pavimento superior, ladeadas por duas grandes volutas, encimadas por um frontão com curvas e contracurvas; uma torre sineira única, recuada em relação à fachada; um convento posicionado no lado oposto à torre, com dois pavimentos e claustro com arcada.

Os carmelitas, estabelecidos a partir do antigo palácio nassoviano da Boa Vista, também se consolidaram ao longo do século XVIII, não apenas pelas ampliações e adoção do estilo barroco, mas também pela construção da Igreja de Santa Tereza, construída pela Ordem Terceira ao lado da igreja principal.

Para Bazin (1983), os primeiros templos no Brasil teriam sido edificações despojadas, construtiva e estilisticamente. Nos tempos mais remotos, as igrejas luso-brasileiras ainda não possuíam estilo arquitetônico, o que só passou a ocorrer após as obras de melhorias garantidas por doações da sociedade. Segundo Mendes, Veríssimo e Bittar (2011), os primeiros melhoramentos foram implementados em Salvador, a partir de 1577, pelo arquiteto jesuíta Francisco Dias. Em Portugal, os jesuítas já haviam empregado um estilo arquitetônico austero que, em certa medida, remetia a pequenos templos de aspecto classicista, denominado por muitos historiadores de *estilo jesuíta*, *maneirista* ou *contrarreforma*, em referência à reação da Igreja Católica ao

example, expanded their church or convent, while the Third Order constructed two holy places affiliated to the Order of St Francis: the Golden Chapel, begun in 1697 and finished in 1724, and the Church of the Third Order of St Francis of Chagas, work on which commenced around 1702–1703 and which underwent various renovations up to the 19th century. The convent church, which acquired its baroque appearance between 1770 and 1775, conforms to the architectural repertoire classified by Bazin (1983) as the Franciscan School of the Northeast. The church has a tiered pediment, with five arches on the ground floor providing access to a porch, and three windows on the upper floor, flanked by two grand swirls, topped by a pediment with curves and counter-curves. A single belltower, set back in relation to the façade and a convent positioned on the opposite side of the tower, with two floors and an arched cloister, complete the arrangement.

The Carmelites, who took over Nassau's old palace of Boa Vista, also consolidated their position throughout the 18th century, not only through expansion and adoption of the Baroque style, but also by the construction of the Church of St Theresa, built by the Third Order alongside the main church.

In Bazin's view (1983), the first holy buildings in Brazil would have been humble edifices, in terms of both construction and style. In more remote times, Luso-Brazilian churches were still

FIGURA 9
Igreja de Santo Antônio.
FONTE: Pedro Valadares, 2021.

FIGURE 9
Church of St Anthony.
SOURCE: Pedro Valadares, 2021..

FIGURA 10
Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos.
FONTE: Pedro Valadares, 2021.

FIGURE 10
Church of Our Lady of the Rosary of Black People.
SOURCE: Pedro Valadares, 2021.

protestantismo (SMITH, 2012). Contudo, o estudo dos estilos arquitetônicos no Brasil não apresenta consenso quanto à classificação do que teria sido o primeiro estilo adotado na Colônia, cuja variedade de denominações engloba ainda o termo *arquitetura chã*, ou *estilo chão*[23].

Na segunda metade do século XVII, o barroco teve suas primeiras manifestações no Brasil. No mesmo período, o Recife se recompunha dos conflitos contra os holandeses e se empenhava em resolver a problemática da escassez territorial frente ao crescimento demográfico, de maneira que, embora as irmandades já estivessem se estabelecendo na cidade, a historiografia ainda não aponta para a adoção de estilos arquitetônicos em suas igrejas. Pelo contrário, as fontes documentais indicam que apenas em meados do século XVIII, e principalmente na segunda metade daquele período, os templos foram se vestindo de feições barrocas, interna e externamente.

Bazin (1983) analisa que o barroco das igrejas do Recife oitocentista se caracterizou pela inserção de elementos decorativos sobre um arcabouço

[23] Arquitetura chã, ou estilo chão, no contexto do primeiro estilo arquitetônico trazido ao Brasil e empregado antes em Portugal, é argumentado por Kubler (1972) como o termo mais adequado para o partido arquitetônico de frontaria quadrangular encimada por frontão triangular clássico sobre entablamento e cunhais. A palavra *chã*, em arquitetura chã (*plain architecture*), tem a conotação de plano, liso, dotado de austeridade e singeleza, geralmente em uma adaptação sintética do conceito estético do templo greco-romano aos cânones basilares da arquitetura eclesiástica católica.

bereft of architectural style, and only began to acquire one when improvements were paid for by rich donors. According to Mendes, Veríssimo and Bittar (2011), the first improvements were introduced in Salvador, in 1577, by the Jesuit architect Francisco Dias. In Portugal, the Jesuits had already employed an austere architectural style, which, to some extent, resembled that of small classical churches, called by many historians the Jesuit, Mannerist or Counter-Reformation style, in reference to Catholic Church's reaction to the emergence of Protestantism (SMITH, 2012). There is, however, no consensus among scholars of architectural styles in Brazil as to how to classify the style initially adopted in the colony, the various terms used to describe which include *plain architecture*, or *plain style*[23].

The Baroque first appeared in Brazil in the second half of the 17th century. At this time,

[23] Plain architecture, or plain style, in reference to the first architectural style brought to Brazil and used previously in Portugal, is, according to Kubler (1972), the most appropriate term for the architectural pattern that takes the form of a quadrangular frontage topped by a classical triangular pediment on top of a entablature and corner pieces. The word chã contains the idea of a flat, smooth, simple austere surface, generally in the form of some synthetic adaptation of the aesthetic concept of the Greco-Roman temple to the basic canons of the ecclesiastical architecture of the Catholic Church.

FIGURA 11
***Prospecto da Villa do Recife (Prospecto Caetano)*, 1759. Cópia de 1787 que ilustra o livro de Luiz dos Santos Vilhena.**
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 11
View of the Town of Recife, 1759. 1787 copy illustrating book by Luiz dos Santos Vilhena.
SOURCE: Museum of the City of Recife

singelo e plano de arquitetura chã. Sua avaliação parte da constatação da presença de grande linearidade, uma ortogonalidade muito evidente, de linhas pouco ousadas, e grandes áreas caiadas de branco. Contudo, a composição geral dos frontispícios, cujos ornamentos são de pedra, com volutas, conchas e folhagens, entre outros motivos, consagrou-se como significativa obra de arte barroca, principalmente nas igrejas de São Pedro dos Clérigos, Nossa Senhora do Carmo, Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos, Matriz do Santíssimo Sacramento e Santo Antônio, dos franciscanos.

Se a confecção de simples elementos lineares de pedra para os sobrados tinham custos elevados, o entalhamento da ornamentação barroca, movimentada e complexa, demandava recursos ainda maiores. Os frontões dos templos primitivos, que consistiam apenas em uma empena triangular de fechamento e apoio estrutural do telhado, agora se elevariam para níveis acima da cumeeira, com contornos rebuscados, em uma composição artística que visava expressar e enaltecer o espírito religioso e de dominância social. A elevação de gabarito e a complexificação ornamental dos frontões, juntamente com a construção de altas torres sineiras, conferiam aos templos um caráter monumental e solene que ultrapassava os limites meramente funcionais e estruturais.

Bazin (1983) afirma que o barroco das igrejas do Recife oitocentista se caracterizou pela conjunção de elementos decorativos sobre um arcabouço

Recife was still recovering from the conflict with the Dutch and was trying to solve the problem of scarcity of land and population growth. In consequence of this, although the brotherhoods were already establishing themselves in the city, historians can still not find the adoption of any elaborate architectural styles in their churches. On the contrary, documentary sources indicate that it was only in the mid- and, principally, the late 18th century, that sacred buildings began to adopt baroque features, both internally and externally.

Bazin (1983) argues that the baroque style of the churches of the 18th century in Recife was characterized by decorative elements overlaying a simple framework and plain architectural style. His theory is based on the presence of a highly linear, orthogonal style, lines lacking in boldness, and large expanses of whitewashed wall. However, the overall composition of the pediments, whose ornaments are of stone, with curves, shells and foliage, among other motifs, came to be seen as typical of the baroque style, especially in the churches of St Peter of the Clergy, Our Lady of Carmo, Our Lady of the Rosary of Black People, the Parish Church of the Holy Sacrament, and the Franciscan Church of St Anthony.

If the construction of simple linear stone elements for the townhouses was expensive, the carving of elaborate, ornate baroque ornamentation required even greater resources. The pediment of the original church buildings, which

FIGURA 12
Panorama de Pernambuco, c. 1855, Friedrich Hagedorn.
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 12
Panoramic View of Pernambuco, c. 1855, Friedrich Hagedorn.
SOURCE: Museum of the City of Recife

singelo de arquitetura chã. Apesar das possíveis interpretações dessa análise, autores que debatem o tema da arquitetura barroca no Brasil apontam o Recife como uma das cidades onde esse estilo teve expressão relevante no cenário nacional, tanto pelas qualidades formais como por integrarem um conjunto em território horizontal, diferentemente das características das demais vilas e cidades do período colonial.

Eram obras de grande complexidade que, diante da inconstância na obtenção de doações, sofriam frequentes paralisações e atrasos. Os aportes financeiros das elites eram vultosos, mas as igrejas idealizadas ocupavam o mais alto patamar das aspirações de fé e de prestígio social, o que extrapolava os limites orçamentários.

A morosidade das obras, ampliada por constantes interrupções por falta de recursos, imprimiu em alguns templos também o emprego de técnicas construtivas distintas. Em alguns casos, por decorrência da moda estética em vigor quando da retomada das obras; em outros, por fatores alheios aos anseios e às condições de cada demandante. A partir do final do século XVIII, houve um crescimento no uso de estuque na ornamentação de fachadas, mas principalmente ao longo do século seguinte, causado ora pelos altos custos da pedra, ora por proibição legal da extração desse material (TINOCO, 2012).

A Igreja de São José do Ribamar, por exemplo, é um dos exemplares do século XVIII que apresenta diversidade de técnicas construtivas. Seu corpo

consisted merely of a triangular end-gable and structural roof support, was now elevated above the ridge and given elaborate contours and a highly artistic composition designed to express and promote the importance of religion and its dominant place in society. The heightened quality and ornamental complexity of the pediments, along with the construction of lofty belltowers, beyond mere functional or structural elements, were features that endowed these buildings with a solemn monumental character befitting their sacred status.

Bazin (1983) claims that the Baroque of the churches of 18th century Recife tended to involve decorative elements overlaying a simple plain architecture framework. Although this analysis is open to various interpretations, scholars of baroque architecture in Brazil point to Recife as being one of the cities in the country where this style was most prevalent, both in terms of the formal quality of the work and in terms of its geographical extent, differing in this respect from other towns and cities of the colonial period in Brazil.

These were works of great complexity, which, in view of the intermittent flow of donations, were subject to frequent stoppages and delays. The élites provided lavish funding because the churches represented the noblest of the aspirations of the faithful and conferred a form of social prestige that far outweighed mere monetary wealth.

principal, que abrange os dois pavimentos, é composto por elementos de pedra, tanto nos cunhais e nas cornijas como nos emolduramentos das fenestrações. Entretanto, sua obra foi finalizada no início do século XX, quando seu frontão, de inspiração rococó, foi ornamentado em estucaria, técnica predominante à época e menos onerosa em relação ao entalhamento de pedras.

O barroco das fachadas das igrejas do Recife permaneceu na sociedade como símbolo de tempos de expansão, de crescimento urbano e afirmação de uma sociedade mercante e religiosa, de tal modo que esse estilo permaneceu sendo executado até o início do século XX, tanto na finalização dos templos iniciados no século XVIII como em algumas novas igrejas.

O rococó religioso, uma vertente do barroco, foi empregado em maior escala nos interiores das igrejas, nos altares e demais bens integrados. Assim como ocorreu com as fachadas, esses interiores se tornaram emblemáticos e fortemente absorvidos na comunidade religiosa, de maneira que, assim como ocorreu com as fachadas, a ornamentação rococó foi adotada nas finalizações de obras internas, mesmo quando o classicismo imperial vigorava na cidade. Por vezes, as manifestações do rococó desse período incorporavam princípios compositivos do Oitocentos, conferindo-lhes elementos mais delgados e de menor complexidade.

Complementando a suntuosidade dos templos, os azulejos artísticos, trazidos de Portugal, elevavam a experiência do interior das igrejas e dos conventos, principalmente dos franciscanos, com motivos bíblicos. No século XVIII, o azulejo era ainda um material de alto custo e, por esta razão, encontrava-se predominantemente nas dependências das igrejas e dos conventos, como demonstração de fé e prestígio.

Apesar da crescente opulência das igrejas e das expansões territoriais, o Recife do século XVIII ainda era uma vila construtivamente adensada, como se constata na cartografia[24]. Seu aspecto setecentista, porém, é pouco conhecido na iconografia, de modo que o *Prospecto da Villa do Recife*, confeccionado em 1759, com autoria atribuída ao padre jesuíta José Caetano, resta como imagem mais aproximada da vila daquele século.

Até meados do século XIX, a fisionomia do Recife, principalmente nos núcleos do istmo e da ilha, ainda se apresentava com características do período colonial, com os sobrados esguios adensados no território, apesar de algumas expansões e reformas no tecido urbano. A gravura de Friedrich Hagedorn, elaborada em 1855, ilustra a atmosfera colonial da cidade, em que as torres das igrejas pontuam a paisagem. Na mesma gravura, percebe-se a horizontalidade do território, incomum nas principais vilas e cidades daquele período no Brasil.

[24] Ver Menezes (2017).

The slowness of the work, exacerbated by constant interruptions caused by lack of funds, also forced some holy buildings to employ unusual construction techniques. In some cases, this was the result of fashions having changed by the time work was restarted; in others, for reasons relating to the concerns and financial conditions of each individual client. In the late 18th century, there was a growth in the use of stucco to decorate façades, and this became even more prevalent during the following century, in consequence either of the high cost of stone, or of laws prohibiting the extraction of this mineral (TINOCO, 2012).

The Church of São José do Ribamar, for instance, is an example of an 18th century building that involved a diversity of construction techniques. The main body of this church, which extends over two floors, is composed of stone elements, including its corners, cornices and window frames. However, this building would not be finished until the early 20th century, when its rococo-inspired pediment was decorated with stucco, this being the dominant technique of the time and less costly than the carving of stone.

The baroque façades of the churches of Recife left a mark on the city that became a symbol of the age of expansion, urban growth and of a society of merchants and pious churchgoers. For this reason, the same style continued to be employed right up until the early 20th century, both to complete churches begun in the 18th century and to construct new ones.

The sacred rococo, a version of the baroque, was employed on a larger scale in the interiors of churches, for altars and other elements. As with façades, these interiors became an emblematic and deeply ingrained part of the religious community, and rococo ornamentation was adopted when completing work on the interior, even after Imperial Age classicism became the dominant style in the city. Sometimes, the rococo elements of this period included 18th century compositional principles, making the elements more slender and less complex.

Complementing the sumptuousness of religious buildings, artistic wall-tiles, brought from Portugal, enhanced the experience of the interior of churches and convents, principally Franciscan ones, with Biblical motifs. In the 18th century, wall-tiles were still expensive, and, for this reason, they were found mainly in the dependencies of churches and convents, as a demonstration of faith and social prestige.

Despite the growing opulence of churches and territorial expansion, the Recife of the 18th century was still a densely built town, as can be seen from maps of the time[24]. Its 17th century appearance, however, does not appear much in images and the *View of the Town of Recife*, produced in 1759, attributed to the Jesuit priest José

[24] See Menezes (2017).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento urbano do Recife após o domínio holandês se distinguiu das tradicionais ocupações luso-brasileiras em território de geomorfologia acidentada, onde as igrejas despontam como símbolos máximos da arquitetura e da sociedade.

O ineditismo e as qualidades da Cidade Maurícia no Brasil, pelo seu conceito urbanístico e militar, justificam, em parte, o interesse da historiografia pelo período holandês, cuja duração de apenas vinte e quatro anos é ínfima diante da história colonial, imperial e republicana do País. O que, de fato, caracterizou o Recife, enquanto ocupação urbana, foi uma densidade construtiva composta por sobrados esguios e grande concentração de igrejas barrocas. A horizontalidade característica do solo recifense, sua emancipação de Olinda, a presença do porto, o comércio pujante e a proximidade com os engenhos de açúcar foram fatores preponderantes para as singularidades urbanísticas da cidade.

Expandir a ocupação urbana em verticalidade construtiva, em vez de empreender aterros para se desenvolver na horizontalidade, foi uma alternativa aparentemente mais viável diante da ação secundária do poder público. O estudo das origens da tipologia esguia do sobrado ainda não encontra consenso, apesar de o apelo coletivo atribuí-la aos holandeses, mais por razões passionais do que por critérios científicos.

As irmandades e confrarias, que competiam entre si para construir o templo mais suntuoso, protagonizaram uma rápida ascensão de espaços religiosos entremeados no denso conjunto de sobrados. Assim como em outras cidades coloniais, a influência católica no Recife tornou as igrejas elementos estruturadores e dominantes na malha urbana, tanto no arruamento como na paisagem.

Apesar dos inúmeros percalços, os esforços empreendidos pelas irmandades e confrarias, bem como pelas doações dispensadas às igrejas paroquiais e às ordens religiosas, resultaram em obras arquitetônicas de inquestionável notabilidade na paisagem do Recife. Frontarias como as de São Pedro dos Clérigos e da Matriz do Santíssimo Sacramento de Santo Antônio se consagraram no século XVIII como grandes obras emblemáticas de expressão barroca, adornando uma vila densa e austera.

O conjunto de igrejas barrocas do Recife setecentista é celebrado por especialistas consagrados, como Bazin (1983) e Smith (2012), como um conjunto coeso, de identidade própria, não apenas pelo aspecto estilístico, mas também pela inserção em uma malha urbana horizontal, atípica no Brasil colônia. O Recife, então, abriga a dicotomia entre a austeridade dos sobrados esguios e a suntuosidade das igrejas barrocas.

A prática de demarcar a religiosidade no meio urbano, ou de urbanizar entorno de edificações religiosas preexistentes, disseminou-se aos arredores do

Caetano, is the most faithful representation surviving of the town during this period.

Up to the mid-19th century, the physiognomy of Recife, principally in the centers on the isthmus and the island, still retained characteristics of the colonial period, with a dense patchwork of narrow townhouses, despite some expansion and renovation of the urban fabric. The engraving by Friedrich Hagedorn, produced in 1855, provides a good impression of the colonial appearance of the city, with its characteristic skyline of church towers. The same image shows the flatness of the land, which was unusual for the towns and cities of this period in Brazil.

6. CONCLUDING REMARKS

The urban development of Recife subsequent to the period of Dutch rule is different from the traditional Luso-Brazilian development of a geomorphologically rugged territory, where churches are the most visible representatives of the city's architecture and of society as a whole.

The unusual qualities of the City of Maurícia compared with cities elsewhere in Brazil, arising from its urban planning and military defense system, partly explain the interest of historiographers of the Dutch period, whose duration of a mere twenty-four years is but a small fraction of the country's colonial, imperial and republican history taken as a whole. What in fact characterized Recife, as an urban development, was a dense built fabric composed of narrow townhouses and a high concentration of baroque churches. The characteristic flatness of the land in Recife, its self-governing status, the presence of the port, the strong emphasis on commercial activities and the proximity to sugar plantations were all factors that played a major role in determining its unique urban features.

Expanding the city vertically instead of spreading out by way of landfilling was one apparently more feasible alternative in view of the secondary role taken by the public authorities. There is still no scholarly consensus as to the origins of the narrow typology of townhouses, apart from a widely shared belief that it came from the Dutch. This, however, may have more to do with emotions than objective historical research.

The brotherhoods and confraternities, which competed with one another to construct the most sumptuous religious building, were responsible for the creation of a large number of such spaces interspersed among the mass of townhouses. Like other colonial cities, the powerful influence of the Catholic Church in Recife made churches the structuring and dominant elements in the urban fabric, both in terms of street layout and landscape.

Despite the numerous obstacles, the efforts undertaken by the brotherhoods and confraternities, as well as donations to parish churches and religious orders, resulted in architectural

Recife, em capelas de propriedades rurais e vilarejos das circunvizinhanças, a exemplo da Igreja de Nossa Senhora da Assunção (localizada nas antigas fronteiras da Estância de Henrique Dias) e Igreja Matriz da Várzea, ambas do século XVII; e da Igreja de Nossa Senhora da Saúde (Poço da Panela) e Igreja Matriz de Nossa Senhora da Paz (Afogados), construídas no século XVIII.

Com exceção das igrejas, o Recife setecentista era uma cidade desprovida de edifícios de notabilidade arquitetônica. Os sobrados eram revestidos de grande austeridade e, por vezes, despojamento, e sua distinção social se dava pelas suas dimensões e pela presença de elementos compositivos sutis. Eram neles que parte dos órgãos públicos funcionavam, ou mesmo em dependências monásticas subutilizadas ou abandonadas. O mesmo ocorria com as instituições escolares, assim como as atividades de lazer, como as práticas teatrais, que, por vezes, eram exercidas nas ruas.

A cidade chega ao século XIX adensada, insalubre, sob o domínio da igreja e do comércio. Apenas em meados do século XIX, com o estabelecimento do Império, o Recife recebeu investimentos públicos de maior vulto para melhorias na infraestrutura da cidade, com reformas, ampliações e fundação de instituições de cultura, escolas, sistema carcerário, etc., como será visto no próximo capítulo. Ocorreu também a construção de edifícios próprios para o poder público, além da chegada das ferrovias, entre outras novidades tecnológicas, com absorção de novas práticas urbanísticas que viriam remodelar a preponderante religiosidade setecentista para uma crescente laicidade da sociedade, com rebatimentos práticos na transformação do espaço urbano.

works that unquestionably enjoy the status of landmarks in Recife. In the 18th century, frontages such as those of St Peter of the Clergy and the Parish Church of the Holy Sacrament of St Anthony became emblematic of baroque architecture, providing some adornment in a densely built-up and otherwise austere townscape.

The baroque churches of 18th century Recife have been praised by scholars of the caliber of Bazin (1983) and Smith (2012), for forming a cohesive whole with its own specific identity, not only in terms of style, but also through the way it is incorporated into a flat urban fabric, not typical of colonial Brazil. Recife therefore is marked by a contrast between the austerity of the narrow townhouses and the sumptuousness of its baroque churches.

The practice of marking the religious nature of the urban environment or developing the area around preexisting religious buildings spread to the area surrounding Recife and chapels on rural properties and in neighboring villages, such as the Church of Our Lady of the Assumption (located on the old boundary of Estância de Henrique Dias) and the Parish Church of Várzea, both 17th century; and the Church of Our Lady of Health (Poço da Panela) and the Parish Church of Our Lady of Peace (Afogados), built in the 18th century.

With the exception of churches, 18th century Recife was a city with no architecturally notable buildings. The townhouses were extremely austere and, sometimes, low or high social status were communicated merely by the size of the dwelling or by subtle compositional elements. Some public offices functioned out of such buildings, or in underused or abandoned parts of monasteries. The same was true of schools, leisure activities, and theaters, with plays often being performed on the streets.

By the 19th century, the city was a crowded, insalubrious place dominated by the Church and trade. It was only in the mid-19th century, with the establishment of the Empire, that Recife received larger-scale public investment to improve infrastructure, with the renovation, expansion and creation of cultural institutions, schools, prisons and so forth, as we will see in the next chapter. Buildings were also constructed for the public authorities themselves and the city saw the arrival of the railroad and other technological innovations and adopted new urban practices that would remodel the predominantly religious character of the 18th century city to cater for the needs of an increasingly secular society, with numerous practical implications for the transformation of urban space.

Rio Capibaribe

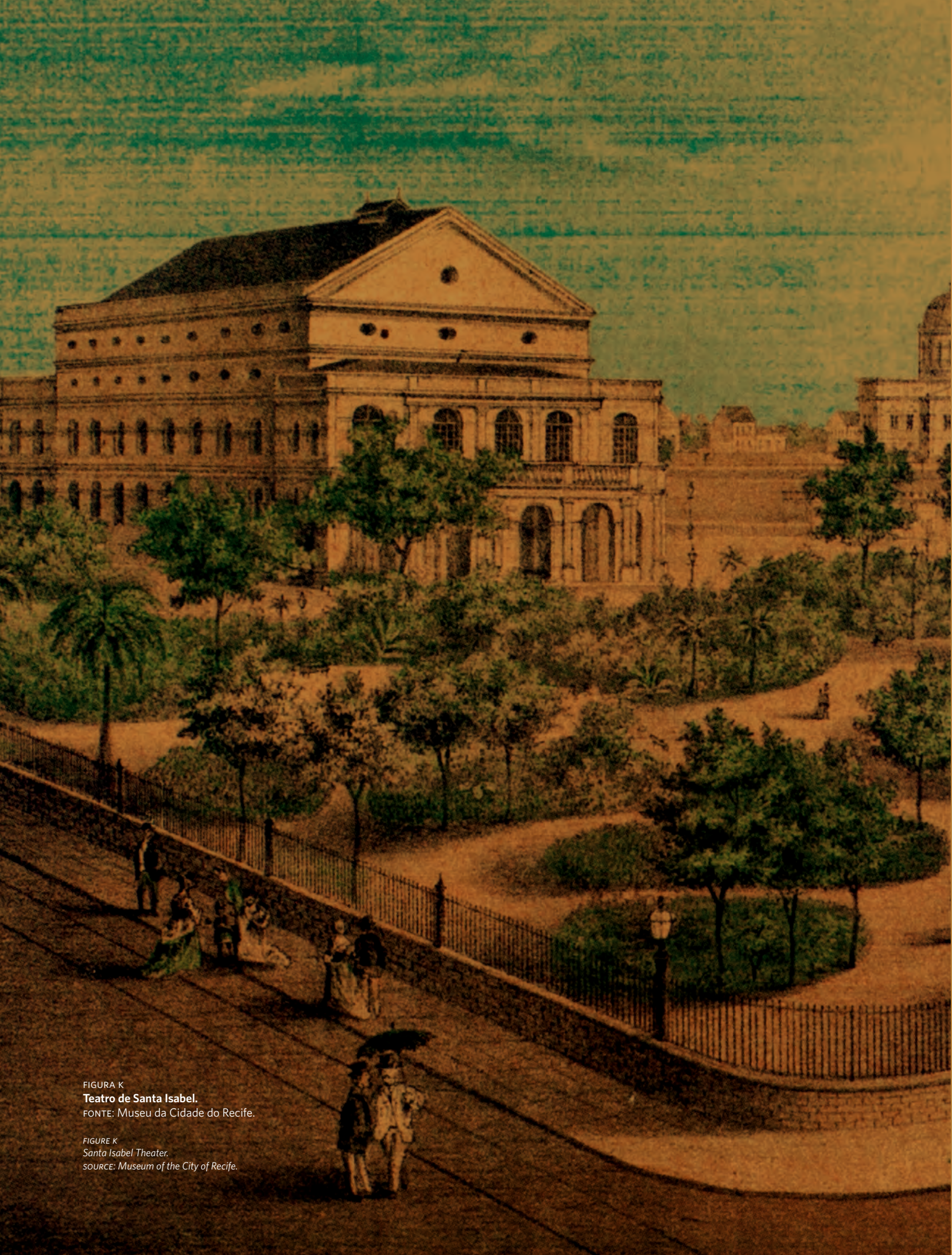


FIGURA K
Teatro de Santa Isabel.
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE K
Santa Isabel Theater.
SOURCE: Museum of the City of Recife.

4

O RECIFE NO SÉCULO XIX: A CONSTRUÇÃO DE UMA CIDADE LAICA

19TH CENTURY RECIFE:
BUILDING A SECULAR CITY

PATRICIA ATAÍDE SOLON DE OLIVEIRA
PEDRO HENRIQUE CABRAL VALADARES

As transformações políticas provocadas na Europa pelas guerras napoleônicas acabaram culminando na chegada da Família Real portuguesa ao Brasil. A convivência com a Corte e a consequente recepção de novos hábitos por ela difundidos modificaram sensivelmente a vida da sociedade brasileira, que agora se vê em contato direto com referências vindas da Europa. A presença estrangeira já nas primeiras décadas do século XIX evidenciou as discrepâncias entre os costumes e a infraestrutura existentes na sociedade e nas cidades europeias e brasileiras, que acabaram estimulando a elite a promover uma série de mudanças, não só no comportamento, mas também na estrutura física das suas casas e cidades.

A transição de colônia portuguesa para império brasileiro deu início a um momento de grandes transformações das estruturas urbanas antigas, resultado de um processo de modernização que se alastra por todo o século. Naturalmente, a cidade do Rio de Janeiro, local onde se instala a recém-chegada Família Real Portuguesa, recebeu a maior parte dos melhoramentos das primeiras décadas do século, mas, de maneira geral, todas as capitais brasileiras experimentam essa nova realidade.

Já nas primeiras décadas do século XIX, eram nítidas as mudanças nos hábitos e costumes da sociedade recifense, que agora recebia um número expressivo de viajantes e comerciantes estrangeiros em seu porto. Os debates sobre a construção de uma cidade moderna, saneada e embelezada foram a tônica das transformações implementadas nas capitais brasileiras nesse período. No Recife, os melhoramentos urbanos atingiram sobretudo os espaços públicos das áreas centrais da cidade. Foram implementados equipamentos voltados ao divertimento e convívio social, separados da vida religiosa, como teatros, praças e passeios públicos. Além disso, obras infraestruturais, como a criação de linhas de bonde e trem, estabeleceram uma nova relação entre o centro urbano original com as pequenas povoações dispersas pelas várzeas do Capibaribe e do Beberibe, anteriormente ocupadas pelos engenhos de açúcar, que até então movimentavam a economia da região e constituíam as elites locais.

Para sintetizar em poucas páginas um período de transformações urbanas tão significativas, foi preciso incorrer em algumas generalizações, pois se buscou oferecer uma visão de conjunto das repercussões dos novos padrões urbanos e estéticos trazidos pelo século XIX à cidade do Recife.

Este capítulo está dividido em quatro partes. Inicialmente, são apresentadas as mudanças da sociedade nas primeiras décadas do novo século e identificados os fatores que acabaram motivando as transformações morfológicas que se sucederam. Na segunda parte, é apresentado o movimento de ocupação das áreas dos arredores da mancha urbana já consolidada, que, até então, estava concentrada nas áreas centrais. Na terceira parte, são apresentados os diversos equipamentos urbanos que acompanharam as mudanças

The political upheavals in Europe brought about by the Napoleonic Wars resulted in the flight of the Portuguese royal family to Brazil. The arrival of the Court, and, in particular, the new habits they brought along with them, significantly changed Brazilian society, which now found itself in direct contact with European customs. The foreign presence in the early decades of the 19th century exposed the discrepancies between the social customs and infrastructure of European and Brazilian cities. This eventually would cause the elite members of society to introduce a series of changes, not only in their behavior, but also in their cities and houses.

The transition from a Portuguese colony to the Brazilian Empire marked the beginning of a period of wide-ranging transformation of old urban structures, as the process of modernization grew apace throughout the century. It was only natural the city of Rio de Janeiro, which was the city in which the newly arrived Portuguese royal family had installed themselves, would receive the lion's share of these improvements in the first few decades of the century, although all Brazilian capitals experienced this new reality to some degree.

In the early decades of the 19th century, clear changes were afoot in the habits and customs in the city of Recife, which was now receiving a significant number of overseas travelers and merchants through its ports. The debate regarding the construction of a modern, healthy, attractive-looking city provided the impetus for the transformations carried out in Brazilian capitals in this period. In Recife, urban improvements especially affected public spaces in the central parts of the city. Leisure facilities unconnected with religious life were introduced, including theaters, public squares and promenades. In addition to this, infrastructure works, such as the creation of tram and train lines, established a new relation between the original urban center and the small settlements scattered across the floodplains of the Capibaribe and Beberibe. These floodplains had previously been occupied by the sugar plantations that until then had driven the economy of the region and spawned its homegrown élite.

To sum up a period of such major urban changes in only a few pages necessarily requires much generalization and the aim here is to provide only an overview of the impact new forms of urban life and aesthetic styles had on Recife in the 19th century.

This chapter is divided into four parts. First, we describe the social changes occurring in the early decades of the new century and identify factors that helped to bring about subsequent morphological transformations. In the second part, we examine the occupation of the areas surrounding the existing urban fabric, which, till that time, had been confined mostly to central parts of the city. In the third section, we survey the various urban facilities that were installed as

trazidas pelo século XIX, sejam aqueles modificados para se adequar à nova realidade, sejam aqueles surgidos nesse período. Por fim, em contraposição à visão progressista apresentada nos primeiros tópicos do texto, a seção quatro apresenta os problemas urbanos que resultam desse processo de crescimento e espraiamento da mancha urbana e a persistência de antigas carências que terminam por motivar as reformas urbanas iniciadas já nas primeiras décadas do século XX e que destruíram grande parte dos remanescentes coloniais, particularmente no Bairro do Recife.

1. A CIDADE E A SOCIEDADE DO RECIFE OITOCENTISTA

Na Europa, a Revolução Industrial e os progressos científicos e médicos ofereceram um sensível incremento à população urbana. Essa revolução foi responsável por alterar as feições da cidade barroca e inaugurou uma série de problemas de salubridade e infraestrutura, que foram objeto de discussões, debates e propostas por parte de médicos, engenheiros, arquitetos e outros profissionais preocupados com a questão urbana.

No Brasil, lidar com os desafios da cidade industrial não foi a temática dos problemas urbanos do século XIX: no lugar de buscar restabelecer a ordem perdida com a industrialização, as cidades brasileiras tiveram que se adaptar aos novos tempos iniciados com a mudança de sede da Coroa portuguesa para o Rio de Janeiro e todas as implicações que essa realidade trouxe para o País. A falta de infraestrutura urbana, as feições simplórias dos antigos edifícios coloniais e a falta de erudição das elites eram o retrato da sociedade recifense nos primeiros anos do século XIX.

Após a chegada da Família Real e da abertura dos portos, o trânsito de mercadorias e pessoas foi facilitado e intensificado, sobretudo nas cidades portuárias brasileiras. A circulação da corte e dos demais estrangeiros que cruzavam o Atlântico não tinham simplesmente objetivos comerciais ou financeiros, mas também artísticos e até científicos (MELO, 2007). No Recife, viajantes que aportaram no início do século XIX se ocuparam muitas vezes em descrever as paisagens e os costumes do local, ao mesmo tempo que também influenciaram no surgimento de novos hábitos, que gradativamente passaram a fazer parte do cotidiano da sociedade recifense. O novo contexto político-econômico também trouxe modernização às antigas construções coloniais e proporcionou a implementação de novas tecnologias e novos materiais que, gradualmente, modificaram o perfil construtivo das cidades.

Henry Koster, viajante inglês que chegou ao Recife em 1809, descreve mudanças sensíveis nas feições dos antigos sobrados coloniais. A arquitetura civil, aos poucos, perdia as feições vernaculares de até então, ao passo que recebia a implementação de materiais e técnicas construtivas, fruto dos

part of the changes occurring in the 19th century, including both modifications undertaken in an effort to adapt to the new reality and those that were entirely novel developments. Finally, by way of contrast with the progressive point of view presented in the first three sections, the fourth part discusses the urban problems resulting from this process of expansion and growth of the urban fabric and the way in which this helped to perpetuate age-old deficiencies. This would eventually lead to the urban reforms initiated in the early decades of the 20th century that would destroy a good part of what remained of the colonial city, especially in the Old Recife neighborhood.

1. THE CITY AND SOCIETY IN 19TH CENTURY RECIFE

In Europe, the Industrial Revolution and scientific and medical progress had produced a boom in the urban population. This revolution was responsible for transforming the baroque features of the existing cities and, in turn, ushered in a series of problems relating to sanitation and infrastructure. This sparked discussions which would result in various proposals being put forward by physicians, engineers, architects and others with an interest in urban issues.

In Brazil, the challenges of the industrial city did not affect cities in the 19th century. Instead of seeking to re-establish the social order lost through industrialization, Brazilian cities had to adapt to the changes brought about by the seat of the Portuguese Crown being transferred to Rio de Janeiro and all that this implied for the colony. Society in Recife in the early 19th century was characterized by the absence of urban infrastructure, humble old colonial buildings, and a lack of education among the élites.

Subsequent to the arrival of the Royal Family and opening of the ports, transportation of merchandise and human beings became much easier and thus increased in scale, especially in Brazil's port cities. Those members of the royal court and other international travelers who crossed the Atlantic did not have purely commercial or financial purposes in mind but also artistic and scientific ambitions (MELO, 2007). In Recife, the travelers who arrived in the early 19th century often occupied themselves describing the landscapes and the customs of the region and also helped to foster the emergence of new habits that gradually became part of everyday life in the city. The new political and economic context also brought modernization of old colonial buildings and led to the introduction of new technologies and materials that brought about a steady transformation of the built environment of cities.

Henry Koster, an English traveler who arrived in Recife in 1809, described significant changes in the appearance of old colonial townhouses.

processos industriais. O vidro e o ferro, por exemplo, começam timidamente a compor janelas e balcões de algumas casas, gradativamente substituindo as antigas janelas de madeira e muxarabis: "Algumas janelas das casas têm vidraças e balcões de ferro, mas a maioria não os possui, e os balcões são cobertos por gelosias" (KOSTER, [1816], 1992, p. 83).

Afora essas inovações, que foram quase sempre sobrepostas ao antigo casario colonial, Kidder comenta o surgimento de novas residências implantadas no bairro da Boa Vista (MELO, 2007). Diferente da ocupação das áreas originárias da cidade, o novo modelo de residência consistia em casas de campo que se situavam em frente ao Rio Capibaribe. Esse modelo de habitação se espalha nas novas áreas de expansão urbana, seguindo quase sempre o curso das águas pluviais.

Esse surgimento de diferentes padrões de ocupação da cidade podia ser observado de maneira cada vez mais evidente. Além de abordar a forma das habitações, Henry Koster também descreve a estrutura urbana da cidade do Recife no início do século XIX como um território dividido em três assentamentos ligados por pontes. O Bairro do Recife, colocado precisamente na extremidade sul do istmo, seria o primeiro bairro original da cidade composto por casas de tijolos e, às vezes, construções assobradadas; alguns viajantes do período destacaram que se tratava do bairro menos asseado dentre todos (KOSTER, 1992).

Por uma ponte estreita, o Bairro do Recife se conectava ao de Santo Antônio, o bairro central, composto inteiramente de casas altas e de ruas largas, que também se ligavam ao bairro da Boa Vista por uma ponte de madeira (MELO, 2007). Sobre o bairro da Boa Vista, Koster (1992, p. 83) relata: "A rua principal de Boa Vista (Imperatriz), erguida em terreno antigamente batido no preamar, é formosa e larga. O Rio Capibaribe, tão famoso na história pernambucana, deságua num canal entre Sto. Antônio e Boa Vista [...]". O viajante ainda observa que a expansão da cidade foi sendo feita a partir do bairro da Boa Vista em direção ao interior: "Passamos Boa Vista e seguimos por um apertado caminho arenoso, [...] dos dois lados estão as numerosas residências de verão dos habitantes da cidade" (KOSTER, 1992, p. 82).

Por meio do relato feito em torno de 1816–1817 por L. F. de Tollenare (1992), notam-se as diferenças na infraestrutura dos bairros do Recife, de Santo Antônio e da Boa Vista. O Bairro do Recife, apesar de ser o mais movimentado e agitado, era o que oferecia estrutura mais precária. O bairro de Santo Antônio, por sua vez, é descrito como um bairro mais bem estruturado:

"A Ilha de Santo Antônio [...] tem ruas um pouco mais largas do que a do Recife. Encontra-se ali uma praça quadrada, onde estão construindo um mercado coberto[1], que será de muito bom gosto" (p. 95). Por fim, Tollenare descreve

[1] Sobre o Mercado São José.

Secular architecture had gradually lost its vernacular features, as new construction techniques and materials derived from industrial processes came to be used. Glass and cast iron, for example began slowly to be introduced into the windows and balconies of some houses, gradually replacing the old wooden windows with their latticework screens. "Some of the houses have glass windows and cast-iron balconies, but most do not, and the balconies are shuttered off" (KOSTER, [1816], 1992, p. 83).

Apart from these innovations, which were almost always superimposed on old colonial houses, Kidder also noted the appearance of new kinds of dwelling in the Boa Vista district (MELO, 2007). Different from occupation of the oldest parts of the city, the new types of dwelling were country houses looking out over the river Capibaribe. This residential model spread along with the expansion of the city, almost always outwards, along the banks of the main rivers.

These different kinds of occupation of the city became increasingly common. Henry Koster not only described residential buildings but also the urban structure of the city of Recife in the 19th century—a territory divided into three settlements connected by bridges. The Old Recife neighborhood, situated on the southern tip of the isthmus was the original site of the city and contained houses made of brick, often single-story buildings. Some travelers of the period noted that this was the least well-kept of the city's neighborhoods (KOSTER, 1992).

A narrow bridge connected Old Recife to the centrally located neighborhood of Santo Antônio, composed entirely of tall houses and wide streets, which was in turn connected to the Boa Vista district by a wooden bridge (MELO, 2007). Of Boa Vista, Koster (1992, p. 83) remarks that "[t]he main road... (Imperatriz), laid out on beaten earth at the high tide mark, is a broad fine thoroughfare. The river Capibaribe, much acclaimed in the history of Pernambuco, flows into a canal situated between Santo Antônio and Boa Vista..." This traveler also observes that the city was tending to expand out from Boa Vista further inland: "We pass through Boa Vista and move on along a narrow sandy path... flanked on both sides by the numerous summer residences" (KOSTER, 1992, p. 82).

A description produced around 1816–1817 by L. F. de Tollenare (1992), notes the differences in infrastructure between the neighborhoods of Old Recife, Santo Antônio and Boa Vista. Old Recife, despite being the busiest and most crowded neighborhood, also had the poorest infrastructure. Santo Antônio, however, is described as structured in a much more orderly manner:

> Santo Antônio Island... has streets that are slightly wider than those of Recife. There is a

o bairro da Boa Vista como o mais moderno: "As ruas e calçadas são ali mais largas, tem algumas casas bonitas habitadas por gente rica [...]" (1992, p. 96).

Para além desse núcleo urbano formado por esses três bairros, a mancha urbana começa a avançar para o continente, e o início da ocupação dos arredores alagados da cidade se dá em um contexto de permissão da ocupação de áreas da marina, a partir de 1834 (SOUZA, 2002). Fora isso, as primeiras ações para aparelhamento do Porto do Recife começam a ser debatidas, visto a importância do Bairro do Recife em um contexto de recepção dos estrangeiros que desembarcavam com cada vez mais frequência na cidade.

Com as áreas centrais cada vez mais movimentadas e conturbadas pelo fluxo de pessoas e mercadorias, já evidenciando o déficit de infraestrutura para suportar tamanha transformação social e econômica, houve o incentivo da ocupação das margens do Capibaribe mais afastadas do centro, sobretudo por uma elite que já estava em consonância com os hábitos dos estrangeiros. Esse movimento de crescimento que seguia os trilhos dos trens e as margens dos rios promove o crescimento tentacular da malha urbana, que só vai dar lugar a um traçado contíguo no século XX (HALLEY, 2013).

Os arrabaldes que ganharam maior fama e prestígio, sempre lembrados como recantos bucólicos de residências patriarcais envolvidas numa paisagem exuberante, foram os de Apipucos, Poço da Panela, Ponte d'Uchôa e, posteriormente, Caxangá. Nesses lugares, as famílias ricas dispunham de maior área para o cultivo de fruteiras, maior facilidade de abastecimento de água e rios para o banho (HALLEY, 2013, p. 67).

Desde o final do século XVIII, começaram a surgir, nas margens das várzeas do Capibaribe, sítios e chácaras que foram se multiplicando no século XIX, modificando o tipo de ocupação nos arredores do Recife. No entanto, ainda existiam nesse período grandes extensões de matas pertencentes a engenhos que ainda não tinham sido loteados para casas de campo (MELLO, 1992, p. 197). Esses sítios e chácaras tinham, de início, um caráter sazonal, pois eram habitados no verão, visando-se ao tratamento das doenças e ao deleite proporcionado pelos banhos de rio, como o exemplo do Poço da Panela. Esses banhos eram compartilhados por todos os habitantes, conforme constatou o inglês Waterton, que esteve em Pernambuco em fins de 1816.

Um processo de desmembramento das terras dos antigos engenhos de açúcar que até então cercavam a zona urbana da cidade do Recife, acompanhando as margens dos rios e as linhas férreas, teve início à medida que a proximidade entre as áreas produtivas e de escoamento não eram mais cruciais. Os novos bairros tomaram o nome dos antigos engenhos e surgiram ao passo que as terras eram comercializadas pelos senhores. A partir daí, a mancha urbanizada do continente que estava concentrada em trechos do bairro da Boa Vista no início do século agora começava a integrar os arrabaldes, por meio da construção de pontes e aterros sobre áreas alagadas.

> public space, where a covered market[1] is being constructed, in excellent taste" (p. 95). Finally, Tollenare describes the neighborhood of Boa Vista as being the most modern: "The streets and sidewalks there are wider, there are some fine houses belonging to wealthy individuals... *(1992, p. 96).*

Beyond the urban core of these three neighborhoods, the urban fabric began to advance inland. Occupation of the wetlands surrounding the city began to occur as soon as development of coastal areas was permitted in 1834 (SOUZA, 2002). The possibility of upgrading the Port of Recife was also now, for the first time, being debated, in view of the importance of the Old Recife neighborhood for receiving the growing number of overseas visitors arriving in the city.

With central areas increasingly busy and crowded as a result of the flow of people and goods through the port, it became evident that the infrastructure was insufficient to cope with such a scale of social and economic change. This drove residents to occupy the banks of the river Capibaribe further out from the center, especially those members of the élite already *au fait* with international mores. This outward growth followed the direction of railroads and riverbanks and thus gave the urban fabric a tentacle-like structure, which would only become contiguous in the 20th century (HALLEY, 2013).

The suburbs that garnered the most fame and prestige, remembered to this day as bucolic havens with luxurious residences for the well-to-do surrounded by a lush natural landscape, were those of Apipucos, Poço da Panela, Ponte d'Uchôa and, later, Caxangá. In these more spacious areas, rich families could tend fruit orchards and enjoy easy access to rivers and other natural bodies of water for bathing (HALLEY, 2013, p. 67).

From the end of the 18th century onwards, farms and smallholdings began to spring up along the leafy banks of the river. This process intensified throughout the 19th century, changing the way the outskirts of Recife were occupied. There were, however, in this period, still large expanses of woodland belonging to plantations that had still not been divided up into lots for country houses (MELLO, 1992, p. 197). These farms and smallholdings were, initially, seasonal in character, since they functioned as summer residences or sanitoria for the convalescent. Many, such as Poço da Panela, for example, were used by all inhabitants wishing to enjoy the delights of river bathing, as noted by the English visitor Waterton, who was in Pernambuco around 1816.

The urban part of Recife had until this time been surrounded by sugar plantations, following the banks of the rivers and railroad lines

[1] São José Market.

À luz desse contexto, a cidade do Recife sofrera mudanças profundas na sua fisionomia e estrutura, dentre as quais se destaca a abertura de inúmeros caminhos, quase sempre conquistados através de aterros sobre áreas alagadiças ou manguezais, e a construção de pontes que passariam a conectar o centro com outras localidades — Afogados, Madalena, Olinda (HALLEY, 2003, p. 66).

A modernização dos meios de transporte foi essencial para a ocupação dos arrabaldes pela sociedade mais abastada da época. As charretes e cadeirinhas transportadas por escravos foram substituídas pelo transporte ferroviário, e as distâncias entre essas áreas e o centro comercial podiam ser vencidas com maior conforto e agilidade. Logo, esses bairros mais afastados da vida urbana e em contato direto com a natureza obtiveram grande prestígio e valorização, reunindo um grande número de casarões, inicialmente erguidos para veraneio e, depois, utilizados como residência fixa da elite. Esses antigos engenhos, que, ao se tornarem bairros, estavam economicamente dependentes das áreas centrais, gradativamente criaram suas próprias centralidades e obtiveram cada vez mais autonomia:

> Os Afogados, propriamente hoje um dos bairros da cidade, são uma grande e bela povoação, com vida animadíssima e recursos próprios, com duas estações de caminhos de ferro, uma linha de bondes elétricos e uma grande população, que além do perímetro central da povoação se estende, sem solução de continuidade, a outros centros em paragens diversas, com as denominações de Escobar, Miramar, Sertãozinho, Piranga, Remédios, Catucá e Malunguinhos.
>
> *(COSTA, 2013, p. 13).*

Ainda sobre as ocupações dos arrabaldes, mais precisamente às margens do Rio Capibaribe, James Henderson (1992) descreve em 1821 as feições dos bairros localizados na porção norte da cidade como dotadas de modernidade e com edificações comparáveis às encontradas no Rio de Janeiro.

> As estradas que saem da Boa Vista encontram-se a meio do caminho de Ponte D'Uchôa, sendo adornadas com algumas elegantes casas brancas em excelente estado de conservação exterior, cujos terrenos são cercados por imponentes muros e, em muitas das estradas, com belos pórticos, sobrepujando os que se encontram próximo ao Rio de Janeiro no mesmo estilo. [...] O povoado do Poço da Panela fica à margem esquerda do rio e é alegrado por casas com muito mais gosto e asseio do que um estrangeiro poderia esperar [...].
>
> *(HENDERSON, [1821], 1992, p. 114).*

outwards from the center. These plantations were now, however, being dismembered, as part of a process triggered by the fact that areas of agricultural production no longer needed to be near to the export points. The new neighborhoods emerged when these lands were sold by their owners and took the names of the old sugar plantations that had once stood on them. From then on, the urban fabric of the mainland, not long since concentrated in parts of the Boa Vista neighborhood, became incorporated into the suburbs, by way of the construction of bridges and the landfilling of areas prone to flooding.

At this time, the city of Recife saw great changes in its appearance and structure, including the creation of numerous roads and paths. This almost always achieved by way of landfilling of mangroves or wetlands, and the construction of bridges that would eventually connect the center to other localities—Afogados, Madalena, and Olinda (HALLEY, 2003, p. 66).

Modernization of means of transport was essential for occupation of the outlying areas by wealthier citizens of this time. Carriages and litters carried by slaves were replaced by the railroad, and distances between outlying areas and the commercial center could now be covered more quickly and in greater comfort. These neighborhoods, removed from the hustle and bustle of urban life and in direct contact with nature, grew in value and gained great prestige, becoming home to a great many country houses, originally intended as summer homes, but later used as a main residence by members of the élite. These old plantations, though still economically dependent on central areas at the time when they first became neighborhoods, in the coming years, gradually developed centers of their own and gained greater autonomy:

> Afogados, now officially one of the neighborhoods of the city, is a large settlement of pleasant appearance, with a large population and vibrant social life, its own facilities, two railway stations, and an electric tramline, which extends beyond the boundaries of the district to various other centers, with names such as Escobar, Miramar, Sertãozinho, Piranga, Remédios, Catucá and Malunguinhos.
>
> *(COSTA, 2013, p. 13).*

Also on the subject of the occupation of outlying areas and, in particular, the banks of the river Capibaribe, James Henderson (1992), in 1821, describes the features of the neighborhoods located in the northern portion of the city as being modern in style with buildings comparable to those found in Rio de Janeiro.

> The streets running out of Boa Vista come together half-way along the road to Ponte D'Uchôa and are flanked with elegant white houses with fine well-kept exteriors, whose grounds are surrounded by imposing walls. On

FIGURA 1
Luís Schlappriz, Sítio do Doutor Fonseca, Madalena.
FONTE: Museu da Cidade do Recife

FIGURE 1
Luís Schlappriz, Doctor Fonseca's house, Madalena.
SOURCE: Museum of the City of Recife

Além da expansão e das tentativas de modernização da infraestrutura urbana, o século XIX trouxe uma série de novos equipamentos urbanos, muitas vezes empreendidos pelo Estado para o lazer e usufruto da população, como, por exemplo, teatros, hospitais, mercados e passeios públicos. Esses novos edifícios traziam ares de erudição e modernidade à cidade do Recife à medida que apresentavam o neoclássico, estilo que nasceu na Europa, mas que foi difundido no Brasil pela Academia Imperial de Belas Artes.

2. NOVOS EQUIPAMENTOS PÚBLICOS E UMA NOVA ARQUITETURA

O cenário de grandes mudanças representou a implantação de novos tipos edilícios na cidade, decorrentes de novas necessidades, bem como para melhor atender a antigas demandas, a exemplo de palácios, hospitais, teatros e instituições de ensino, além da implantação de ferrovias, fábricas e de demais atividades. As novas técnicas construtivas, incorporadas do contexto europeu e adaptadas às condições locais, foram fundamentais para a implementação desses novos equipamentos urbanos, mas também para a remodelação do casario e para a implementação de uma nova arquitetura.

> many of these streets, one can find splendid porticos, superior even to those found near Rio de Janeiro in the same style... The settlement of Poço da Panela lies on the left bank of the river and is adorned with charming houses in much better taste and far greater state of cleanliness than any foreigner could hope for...
> *(HENDERSON, [1821], 1992, p. 114).*

Along with urban growth and attempts to modernize infrastructure, the 19th century also brought a series of new urban facilities, often furnished by the State for use by the local population. These included theaters, hospitals, markets and public walkways, and gave the city an air of sophistication and modernity in the European neoclassical style that had spread to Brazil through the Imperial Academy of Fine Arts.

2. NEW PUBLIC FACILITIES AND A NEW ARCHITECTURE

Great changes and new needs brought new building types to the city. Some of these intended to do more to meet the existing demand for palaces, hospitals, theaters and teaching institutions, but others responded to the introduction of railroads, factories and other such modern

As transformações estéticas e tecnológicas, tanto nos casos de reformas de edificações coloniais como nas novas construções, tinham suas bases conceituais diretamente inspiradas nos princípios acadêmicos em vigor na Europa, sobretudo na eminente cultura arquitetônica francesa.

Embora o Recife fosse um dos principais centros urbanos do Brasil até o início do século XIX, a cidade não recebeu de imediato as inovações arquitetônicas já experimentadas no Rio de Janeiro e em Salvador. Enquanto essas cidades se modernizavam e nos anos 1810 já dispunham de edifícios de linguagem classicista, o Recife não vivenciou edifícios dessa natureza nas duas primeiras décadas daquele século. Com exceção das igrejas, Sousa (1999) comenta que, naquele período, não havia nenhum edifício notável pela sua arquitetura no Recife. As instituições públicas funcionavam em imóveis adaptados, como sobrados, ou mesmo em dependências monásticas abandonadas.

No âmbito dos materiais e das técnicas construtivas, houve a adoção de novos elementos, além da disseminação de materiais e técnicas que ainda eram utilizados de maneira pontual. A estucaria, que, *grosso modo*, é a técnica de moldar argamassa para fins ornamentais e de acabamento, foi uma das técnicas amplamente difundidas pelas mãos de profissionais vindos da Europa, mas também por artífices locais. Essa técnica foi bastante utilizada nas complementações de igrejas, nos frontões e nos ornatos internos, mas também se fez presente nas edificações novas do Oitocentos, nas cornijas, emolduramentos, platibandas, entre outros componentes. A prefeitura da cidade, por exemplo, possuía moldes de diversos tipos e dimensões de cornijas à disposição dos proprietários dos imóveis (SOUZA, 2002). Antes da disseminação do estuque, a obtenção de capitéis e cornijas, por exemplo, dava-se pelo esculpimento, ou seja, por um processo artesanal, consequentemente moroso.

Além do estuque, o vidro e o azulejo também tiveram uso ampliado, estendendo-se às edificações residenciais. A conjunção desses materiais compostos no vocabulário classicista contribuiu para um intenso processo de renovação e embelezamento da cidade. Em paralelo, o ferro, até então empregado de maneira secundária na arquitetura, como grades, ferrolhos e fechaduras, passou a ser protagonista em construções que se tornaram notáveis na cidade pelo ineditismo da fisionomia e do conceito construtivo.

As transformações urbanas e a disseminação e incorporação de novidades construtivas e estéticas foram possíveis graças às transformações no modelo governamental decorrente da chegada da Família Real portuguesa ao Brasil, que pôs o Estado enquanto agente transformador, não apenas regulador, como se viu no Recife colonial.

facilities. The new building techniques imported from Europe and adapted to local conditions were fundamental in this regard and also helped to remodel the design of grand houses and to introduce a new architectural style.

The changes in style and technology, both in cases of the renovation of colonial buildings and in new constructions, were based on concepts directly inspired by the academic principles in vogue in Europe, especially the highly prestigious French architectural culture.

Although Recife was one of Brazil's principal urban centers up to the early 19th century, the city did not immediately receive the architectural innovations already being experimented with in Rio de Janeiro and Salvador. While these cities were modernizing and, in the 1810s, already boasted an array of classical buildings, Recife did not see any edifices of this nature in the first two decades of the century. Sousa (1999) notes that, with the exception of churches, there were no buildings notable for their architecture in Recife. Public services functioned out of duly adapted private properties, such as townhouses, or even the premises of abandoned monasteries.

In terms of materials and building techniques, new elements were adopted and there was further dissemination of materials and techniques that were already sometimes being used. Stucco, which, *grosso modo*, involves molding plaster for the purposes of ornamentation and finish, was one of the techniques widely popularized by professionals coming from Europe, but also by local artisans. This technique was quite widely used for additions to churches, for pediments and ornate interiors, and was also present in the new constructions of the 1800s, in cornices, moldings, parapets, and other components. City Hall, for example, provided various types of molding and sizes of cornices for the owners of properties (SOUZA, 2002). Prior to the popularization of stucco, capitals and cornices, for example, had to be sculpted by craftsmen and consequently took time to produce.

Apart from stucco, glass and ceramic tiles were also widely used, including in residential buildings. The conjunction of these materials making up the vocabulary of the classical style helped to renovate and embellish the city. Likewise, cast iron, whose use until then had been restricted to features of secondary importance, such as railings, locks and bolts, took on a major importance in notable constructions in the city of an entirely novel appearance built using entirely novel techniques.

This transformation of the city and the spread and adoption of new building techniques and architectural styles were made possible by changes in the model of government caused by the arrival of the Portuguese Royal Family in Brazil, which made the State an agent of change, rather than a regulator, as it had been in the Recife of colonial times.

O fortalecimento do poder público e a laicização e embelezamento da cidade

Se a partir da segunda metade do século XVII e ao longo do século XVIII o Recife teve a força motriz de seu desenvolvimento nas mãos dos comerciantes e das irmandades, tendo o poder público como coadjuvante, o cenário a partir da primeira metade do século XIX ganhou outros contornos: o espaço físico da cidade agora teria um Estado protagonista, idealizador e executor de uma nova visão de cidade, não apenas um regulador circunstancial.

A cidade adensada e religiosa viria a se tornar, ainda que morosa e pontualmente, um terreno fértil para as inovações arquitetônicas e urbanísticas trazidas da Europa, impulsionando o Recife a se converter em cidade moderna e laica. Agora, os novos edifícios públicos e alguns privados, inseridos em espaços remodelados ou em novas áreas de ocupação, viriam a assegurar uma nova hierarquia urbana, competindo com as velhas igrejas como monumentos urbanos, mas também como novas atrações que contribuíram para a transformação da dinâmica social.

Em 1830, a Repartição de Obras do Governo Provisório da Câmara Municipal designou Johann Bloem, engenheiro alemão, para assumir o cargo de Encarregado da Arquitetura da Cidade, responsável pelo estabelecimento de regras urbanísticas que tiveram impacto na malha urbana e nas fachadas dos edifícios. Entretanto, foi a partir do governo de Francisco do Rego Barros (1837–1844), posteriormente contemplado com o título de Conde da Boa Vista, que teve início um período de grandes mudanças na cidade, da laicização e embelezamento do Recife, principalmente com a reforma da antiga Diretoria de Obras Públicas, fundada em 1835, rebatizada como Repartição de Obras Públicas em 1842.

A Repartição de Obras Públicas foi uma experiência pioneira em termos de administração pública não só em Pernambuco, mas em todo o Brasil, visto que, até então, inexistiam órgãos criados especificamente para o ordenamento urbano. Criada em 1836 e fortalecida na gestão de Francisco do Rego Barros, que convidou profissionais franceses devido à escassez de técnicos nacionais, a Repartição teve forte atuação no ordenamento urbano da cidade, com obras de infraestrutura fundamentais para o crescimento econômico e melhoramento geral do espaço público. Foram criados parâmetros objetivos para as novas construções, reformas no arruamento, melhorias no porto e o estabelecimento de novos equipamentos culturais e edifícios públicos modernos (ZANCHETI, 1991).

Entre os estrangeiros, destaca-se o engenheiro francês Louis Léger Vauthier (1815–1877), contratado em 1840 pelo Governador Francisco do Rego Barros. Formado pela Escola Politécnica de Paris, ocupou o cargo de engenheiro chefe da Repartição de Obras Públicas, ficando na cidade até 1846. O primeiro grande desafio de Vauthier foi projetar o Teatro de Santa Isabel, mas

The growing power of the public authorities and the secularization and embellishment of the city

While, beginning in the second half of the 17th century and throughout the 18th, the driving force behind the development of Recife had been the brotherhoods and the merchants, with the public authorities performing a largely ancillary role, a different scenario began to take shape in the first half of the 19th century. At this time, the state became a major player in designing and producing a new look for the physical space of the city, rather than an occasional regulator.

The densely populated religious city would become, albeit slowly and gradually, fertile ground for the innovations in architecture and urban planning coming from Europe, causing Recife to transform itself into a modern secular city. The new public and some private buildings, placed in remodeled spaces or in newly occupied areas, would come to create a new urban hierarchy, competing with old churches for the status of urban monuments, but also with new attractions which had helped to transform the social dynamic of the city.

In 1830, the Office of Public Works of the Provisional Government of the Municipal Council Chamber appointed Johann Bloem, a German engineer, to the post of Chief Architect of the City, responsible for introducing urban planning laws that would determine the shape of the urban fabric and the façades of buildings. However, it was with the government of Francisco do Rego Barros (1837–1844), later known as Conde da Boa Vista, that the greatest period of change began, with the secularization and embellishment of the city, principally by way of restructuring of the Directorate of Public Works, founded in 1835, and renamed the Office of Public Works in 1842.

The Office of Public Works was a groundbreaking experiment in public administration, not only in Pernambuco, but throughout Brazil. Up until that time, there had been no organizations specifically responsible for urban development. Created in 1836 and strengthened by the administration of Francisco do Rego Barros, who invited French experts to the city, in view of the scarcity of local talent, the Office played a major role in the urban planning of the city, providing public works and infrastructure fundamental for economic growth and the general improvement of public spaces. This created objective standards for new constructions, a new street layout, and improved port complex, and led to the installation of new cultural equipment and modern public buildings (ZANCHETI, 1991).

One of the most notable of these foreign experts was the French engineer Louis Léger Vauthier (1815–1877), who was hired in the year 1840 by Governor Francisco do Rego Barros. Trained at the École Polytechnique de Paris, Vauthier held the post of Chief Engineer at the Office of Public Works and stayed in Recife until 1846.

FIGURA 2
Campo das Princesas. Da esquerda para a direita, em primeiro plano: Teatro de Santa Isabel e Palácio do Governo. Em segundo plano: Assembleia Legislativa e Ginásio Pernambucano, na margem oposta do Rio Capibaribe.
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 2
Campo das Princesas. In the foreground from left to right: Santa Isabel Theater and the Governor's Palace. In the background: the Legislative Assembly and Pernambucano High School, on the other bank of the river Capibaribe.
SOURCE: Museum of the City of Recife.

coube a ele também a idealização de outras obras, a exemplo do traçado do Cemitério de Santo Amaro.

Sucedendo Vauthier, o pernambucano José Mamede Alves Ferreira (1820–1865), formado em Matemática pela Universidade de Coimbra (1843) e em Engenharia pela Escola de Pontes e Calçadas de Paris (1845), retorna ao Recife no mesmo ano em que se torna engenheiro. Sua atuação na cidade lhe rendeu um conjunto significativo de obras de grande relevância para a época, como o Hospital Pedro II, a Casa de Detenção e o Ginásio Pernambucano.

Entre 1870 e 1874, o engenheiro pernambucano José Tibúrcio Pereira de Magalhães (1831–1886), formado pela Academia Militar, integrou o quadro da Repartição de Obras Públicas e lhe coube assumir projetos de envergadura, como a reconstrução do Teatro de Santa Isabel (avariado por um incêndio), a Assembleia Legislativa e o Liceu de Artes e Ofícios.

Vauthier, Mamede Ferreira e Tibúrcio Magalhães foram três grandes expoentes na arquitetura da cidade que conceberam obras emblemáticas e inovadoras no contexto local da época. Tais obras, juntamente com edifícios projetados por outros arquitetos e engenheiros, integraram um conjunto de reformulações espaciais de grande vulto na cidade, mas também de alterações na essência do meio urbano. A extremidade norte da Ilha de Antônio Vaz foi aos poucos assumindo um caráter monumental, de espaço cívico, principalmente a partir de seu ajardinamento em 1872, conformado pelo Palácio do Governo, o Teatro de Santa Isabel, o Liceu de Artes e Ofícios e o palacete que abrigava a Câmara Municipal do Recife e a Biblioteca Pública. Esse impulso renovador também ocorreu nas proximidades desse espaço, na urbanização da Rua da Aurora, pela construção da Assembleia Legislativa e do Ginásio Pernambucano, destacando-se na paisagem pela arquitetura e pela implantação isolada, destoando-se da massa de sobrados geminados.

His first great challenge was to design the Santa Isabel Theater, but he was also responsible for other works, such as the Santo Amaro Cemetery.

Vauthier was succeeded by Pernambuco-born José Mamede Alves Ferreira (1820–1865), who had studied Mathematics at the University of Coimbra (1843) and Engineering at the Paris École des Ponts et Chaussées (1845), returning to Recife in the same year. Ferreira was responsible for the creation of a large number of extremely important works of the time, such as the Pedro II Hospital, the House of Detention, and the Pernambucano High School.

Between 1870 and 1874, the Pernambuco engineer José Tibúrcio Pereira de Magalhães (1831–1886), trained by the Military Academy, joined the Office of Public Works, where he was responsible for major works, such as the reconstruction of the Santa Isabel Theater (damaged by a fire), the Legislative Assembly, and the School of Arts and Crafts.

Vauthier, Mamede Ferreira and Tibúrcio Magalhães were three great architects who created iconic buildings in Recife that were considered highly innovative at the time. These works, along with buildings designed by other architects and engineers, were part of a series of large-scale reconfigurations of the city which also brought about huge changes in the built environment. The northern tip of Antônio Vaz Island gradually took on the character of a monumental civic space, especially after being landscaped in 1872. The area includes the Governor's Palace, Santa Isabel Theater, the School of Arts and Crafts, the small palace that used to house the Municipal Council Chamber of Recife and the Public Library. The zeal for reform also spread to surrounding areas, including the urban development of Rua da Aurora, the construction of the Legislative Assembly, and the creation of the Pernambucano High School, the distinctive

Os novos edifícios se consolidaram como paradigmas arquitetônicos que se tornaram referência para outros projetos na cidade, tanto pelo vocabulário compositivo como pelos traços estilísticos inspirados no neoclassicismo europeu, como já vinha ocorrendo no Rio de Janeiro, capital do Império.

A absorção do classicismo no Recife

A cidade do Recife, como chegou ao século XIX, dispunha de grande número de sobrados, geralmente sem qualquer erudição em seu traçado estético. Apenas as igrejas ostentavam maior rigor formal, predominantemente barrocas, pontuando a paisagem da cidade. Enquanto colônia, o Brasil malograva uma intensa escassez de profissionais que pudessem atender às demandas das capitanias, de modo que muitas das construções se deram pelas mãos de escravizados ou homens livres pouco valorizados. Eram homens que, de alguma maneira, adquiriam certa habilidade em construir, seja por meio de mestres artífices em obras oficiais, seja por autodidatismo em construções populares (CORD, 2012). Por essa razão, os sobrados são edificações geralmente esconsas, com desaprumos e desalinhamentos. Esses atributos também estavam presentes nas igrejas, apesar da importância dessas instituições na sociedade, visto que tais construções eram resultado de uma sucessão de acréscimos ou reformas, muitas vezes empreendidas por profissionais diferentes e de especialidades e níveis de habilidade distintos.

Os primeiros passos para uma mudança nessa situação foram dados no século XIX, principalmente a partir da transferência da Família Real portuguesa para o Rio de Janeiro e com a consequente chegada de novos profissionais, tanto portugueses como de outras nacionalidades, que viriam contribuir para o melhoramento das principais cidades. A contratação de técnicos europeus, predominantemente franceses e alemães, impulsionou a intenção de dar ares europeus à antiga cidade colonial.

As melhorias vieram também por força de lei, com o estabelecimento dos códigos de postura e as primeiras diretrizes urbanísticas que regiam gabaritos, fenestrações e modulações e obrigavam, entre outros aspectos, a substituição de beirais por platibandas. Estes novos elementos, as platibandas, visavam servir de anteparo para as calhas que recebiam as águas pluviais vindas dos telhados, mas também se consagraram como componente estético, em consonância com uma nova linguagem estilística em voga na Europa.

A introdução de novos tipos arquitetônicos, como palácios e escolas, com a adoção de uma estética distinta do despojamento generalizado do período colonial e a aderência à erudição proveniente das academias europeias, impulsionou a consolidação do classicismo enquanto estilo associado à modernidade, rapidamente absorvido pelas classes dominantes em seus palacetes, apesar de interpretações, variações e adaptações ao contexto local.

architecture of whose free-standing building, marked it out from the surrounding mass of terraced townhouses.

The new buildings set the architectural tone for other projects in the city, both in terms of compositional vocabulary and stylistic aspects inspired by European neoclassicism, as had already been occurring in the Imperial capital of Rio de Janeiro.

The adoption of classicism in Recife

At the dawn of the 19th century, the city of Recife possessed a large number of townhouses, which were generally unremarkable in terms of architectural style. Only the predominantly baroque churches that dotted the landscape could boast greater formal rigor. As a colony, Brazil suffered from a severe lack of qualified professionals and buildings were put up by enslaved individuals or free citizens of low social status. These were individuals who had acquired some knowledge of construction, either from master builders on the sites of public works or by building their own homes (CORD, 2012). Recife's townhouses were therefore generally a hodge-podge of unostentatious, ill-kept buildings. These attributes were also present in churches, despite the importance of these institutions in society, given that such constructions were the result of a succession of extensions and renovations, often undertaken by different professionals with different specialties and levels of ability.

The first steps towards changing this were taken in the 19th century, principally after the Portuguese Royal Family moved to Rio de Janeiro, bringing with them professional experts from Portugal and other countries, who helped to improve the appearance and structure of the country's main cities. The hiring of technicians from Europe, principally Germans and French, helped to give the old colonial cities a more modern European appearance.

These improvements were backed up by laws, with the establishment of codes of conduct and the first urban planning guidelines for layouts, windows and modulations, obliging citizens, for example, to replace eaves with parapets. These new parapets were intended to serve as a screen for the gutters that received rainwater running off of roofs, but also served an aesthetic function, in keeping with the new European style.

The introduction of new kinds of architecture, such as palaces and schools, with the adoption of the distinctive stripped-down style of the colonial period in combination with the erudition of the European academies, resulted in the classical style associated with modernity being rapidly taken up by the ruling classes in Recife in their luxury homes, albeit with local variations and adaptations.

The process of dividing land up into lots and occupation of the old suburbs, along with the renovation of buildings in central areas, provided

O processo de loteamento e ocupação dos antigos arrabaldes, mas também as reformas de edificações das áreas centrais, tornou-se terreno fértil para a disseminação daquele que seria o primeiro estilo arquitetônico a ser adotado em edificações não religiosas no Recife.

Semelhantemente ao que ocorria no campo dos prédios públicos de destaque, o classicismo ia se consolidando e amadurecendo na arquitetura doméstica, na qual ele ia gerando criações de grande qualidade e assumia algumas características particulares (SOUSA, 1999, p. 104).

No século XIX, o Brasil viu surgir uma linguagem arquitetônica classicista, cujos principais exemplares foram construídos no Rio de Janeiro e no Recife. No entanto, embora a historiografia se refira à grande parte da produção arquitetônica daquele século no Brasil como neoclássica, Sousa (1999) denomina a maior parte do estilo dessas obras como classicismo imperial.

O qualificativo neoclássico só é admissível — sem ser o mais adequado — para designar uns poucos edifícios, erguidos sobretudo nos anos 1810 e 1820, quando se procurou seguir, com sucesso apenas parcial, determinadas soluções compositivas adotadas pelo neoclassicismo europeu. Como essas soluções não puderam ser reproduzidas com suficiente fidelidade, devido a restrições variadas presentes no contexto brasileiro de então (técnicas e materiais disponíveis, tradições estéticas, etc.), tais edifícios se caracterizaram, geralmente, por exibirem ambiguidades estilísticas (SOUSA, 1999, p. 9).

Nesse sentido, o autor identifica como neoclássicos os edifícios que adotam com clareza os rigores compositivos de origem clássica, ou renascentista, com a presença enfática de frontões sobre entablamentos e colunatas greco-romanas, com pórticos, *loggias*, escadarias monumentais, entre outros elementos, como se pode encontrar nas *villas palladianas*, por exemplo. Sousa (1999) apresenta como expoentes neoclássicos no Brasil o cemitério anexo à Igreja do Pilar, em Salvador, e a Igreja Matriz da Glória, no Rio de Janeiro, enquanto os exemplares recifenses, para o autor, seguiram uma linguagem mais severa, com volumetria mais estática, na qual o classicismo se fez presente na composição das fachadas com cornijas, pilastras e emolduramentos.

A arquitetura classicista no Recife, ainda segundo Sousa (1999), seguiu uma abordagem que se aproximou do racionalismo e do funcionalismo do francês Jean-Nicolas-Louis Durand (1760–1834), arquiteto, teórico de arquitetura e professor da Escola Politécnica de Paris, mas consistiu, intrinsecamente, em um "[...] distanciamento das fórmulas classicistas convencionais e na adoção de um repertório classicista exíguo, restrito a elementos de maior sobriedade e a reinterpretações simplificadas de outros, menos sóbrios" (SOUSA, 1999, p. 24).

fertile ground for the dissemination of the first architectural style to be adopted by buildings of a non-religious nature in Recife.

As occurred with major public buildings, the classical style became the norm and reached a mature form in domestic architecture, with the creation of homes of the highest quality replete with very distinctive features (SOUSA, 1999, p. 104).

In the 19th century, Brazil saw the emergence of a classical architectural style, the main examples of which were built in Rio de Janeiro and Recife. However, although historians refer to the vast majority of architecture from this century in Brazil as neoclassical, Sousa (1999) for the most part prefers the term Imperial Neoclassicism.

The term neoclassical—despite not being the most appropriate—can only fairly be said to apply to a handful of buildings, in particular those put up between 1810 and 1820, when an attempt was made, with only partial success, to imitate certain compositional solutions adopted by European neoclassicism. As it was impossible to replicate these solutions fully, owing to the various constraints present in Brazil at that time (the techniques and materials available, aesthetic traditions, and so forth), these buildings are, generally, characterized by an ambiguity of style (SOUSA, 1999, p. 9).

Sousa thus identifies as *neoclassical* those buildings that clearly adopted the compositional rigor of classical or Renaissance origin, with the emphatic presence of pediments over entablements and Greco-Roman colonnades, with porticos, *loggias*, monumental tiering, among other elements, as can be seen in Palladian Villas, for example. The examples Sousa gives (1999) of neoclassicism in Brazil include the Pilar Church cemetery, in Salvador, and the Parish Church of Glory, in Rio de Janeiro. According to this author, however, the examples in Recife adopted a more austere style, with more static volumetry, in which the classical style makes itself felt in the composition of façades using cornices, pillars and frames.

According to Sousa (1999), classical architecture in Recife adopted an approach that was closer to that of the rationalism and functionalism of the French architect, architectural theorist and professor of the *École Polytechnique de Paris*, Jean-Nicolas-Louis Durand (1760–1834), but basically "...distanced itself from conventional classical formulae and adopted a minimal classical repertoire, restricted to the soberest elements and simplified reinterpretations of those that were less austere" (SOUSA, 1999, p. 24).

FIGURA 3
Palácio da Soledade, antigo Palácio Episcopal do Recife (s.d.).
FONTE: Acervo do IBGE.

FIGURE 3
Palace of Solitude, formerly the Episcopal Palace of Recife.
SOURCE: IBGE Collection.

FIGURA 4
Palácio do Governo.
FONTE: Fundaj/ Acervo de Josebias Bandeira.

FIGURE 4
Governor's Palace.
SOURCE: Fundaj/ Josebias Bandeira Collection.

Palácios

Apenas nos anos 1830 é que teve início um processo de adoção de uma nova arquitetura, em sintonia com o que se desenvolvia no Rio de Janeiro e em Salvador. Entretanto, este processo não se deu inicialmente por vias governamentais, mas por uma edificação privada: a residência do bispo.

Ao assumir o cargo, o Bispo Dom João Marques tratou de reformar e ampliar uma antiga moradia de recreio dos padres, de aspecto setecentista, dando-lhe nova forma e tratamento estético para funcionar como Palácio Episcopal, o atual Palácio da Soledade.

A edificação, cuja autoria ainda é desconhecida, dispunha de três blocos justapostos linearmente, sendo o volume central com dois pavimentos, de planta retangular alongada, entre dois blocos posicionados nas extremidades, como torreões, com três pisos e levemente proeminentes em relação ao plano frontal, em similaridade a diversos palácios europeus. A composição estilística é decorrente da divisão da fachada em setores, distribuídos simetricamente, com portas e janelas espaçadas uniformemente, todas com

Palaces

It was only in the 1830s that the city began to adopt a new architecture of the kind being developed in Rio de Janeiro and Salvador. This process was not, however, initially a government initiative, but involved the construction of the private residence of the bishop.

On assuming the post, Bishop Dom João Marques set about reforming and expanding an old 18th century-looking holiday residence for priests, restyling it to function as the Episcopal Palace, currently Palace of Solitude.

It is still not known who designed this building, which is composed of three blocks arranged side by side in a straight line, the central part with a long rectangular two-story plan, flanked by two three-story end blocks, with turrets, slightly taller than the main façade, similar to various European palaces. The stylistic composition derives from the division of the façade into symmetrically distributed sections, with uniformly distributed doors and windows, all with full-arched lintels. The upper floor has a linear balcony with a cast-iron guardrail.

verga em arco pleno. No pavimento superior, destaca-se um balcão linear com guarda-corpo de ferro.

As fenestrações possuem arquivoltas que se comunicam entre si por meio de faixas horizontais, configurando um arranjo amplamente disseminado em outros edifícios da cidade, bem como o uso da platibanda maciça (ou cheia), sem aberturas, assentada sobre uma cornija por todo o perímetro da edificação, amenizando, ou anulando, o efeito visual do telhado, em contraponto aos edifícios do período colonial. Os cunhais e as pilastras complementam a composição classicista, mas a ausência de um frontão triangular é compensada por um trecho de platibanda de maior gabarito, reforçando a simetria do conjunto.

A fachada do Palácio Episcopal é considerada por Sousa (1999) pioneira no Recife e, provavelmente, inspirou as gerações futuras de arquitetos, definindo os primeiros traços que dominaram a arquitetura classicista dos anos seguintes. O mesmo ocorreu com a concepção do traçado interno, cartesiano, ortogonal, de extrema racionalidade para a época, provavelmente gerado por meio de uma malha reticulada, proposta por Durand como método de projeto.

O modo de compor fachadas com elementos lineares, como cunhais, pilastras, cornijas e faixas, gerando tramos ou setores com fenestrações distribuídas uniformemente, viria a se tornar recorrente nos novos edifícios daquele período, como se viu na nova sede do Governo do Estado, construída na extremidade norte do bairro de Santo Antônio.

Após a sede do Executivo do Estado ter ocupado por muito tempo as dependências do antigo convento jesuíta, o Governador Francisco do Rego Barros encomendou ao engenheiro Firmino Herculano de Morais Âncora, então diretor da Repartição de Obras Públicas, o projeto do Palácio do Governo, que foi construído entre 1841 e 1843. Nesse edifício, vê-se a conciliação de elementos tradicionais com um vocabulário estético novo, uma ambiguidade típica das fases de transição entre um estilo arquitetônico e outro, em que muitos projetistas hesitam em adotar definitivamente uma nova linguagem.

A edificação era simétrica, composta por cunhais e pilastras sob uma cornija encimada por uma platibanda maciça. Na fachada frontal, a platibanda se elevava no trecho central para dar suporte a um frontão triangular ornamental. Apesar dessa configuração classicista, a inexistência de cornijas ou faixas horizontais demarcando os pavimentos e as fenestrações com verga em arco abatido consistiam em elementos herdados do século anterior. Porém, dessa fachada nada resta devido à reforma à qual foi submetida na década de 1920, que lhe acrescentou um andar e a remodelou em estilo eclético.

O estabelecimento definitivo do governo da província em um palácio próprio e em local de grande simbolismo para a cidade desencadeou a construção de outras obras que se tornaram emblemáticas na esfera pública, a

The windows have moldings that communicate with one another by way of horizontal strips, creating an arrangement that was widely imitated by other buildings in the city, along with the use of a large (or full) parapet, without openings, set on a cornice around the whole perimeter of the building, softening, or eliminating, the visual effect of the roof, very different from the buildings of the colonial period. The corners and the pillars complement the classical composition, but the absence of a triangular pediment is compensated for by a stretch of larger-scale parapet, reinforcing the symmetry of the whole.

The façade of the Episcopal Palace is considered by Sousa (1999) to have broken new ground in Recife and, probably, to have inspired future generations of architects, introducing the features that would come to dominate the classical architecture of the coming years. The same occurred with the Cartesian orthogonal internal layout, which was extremely rationalistic for the time, and which may have been produced using a wire grid, as proposed by Durand as a method for drawing plans.

The manner of composing façades with linear elements, such as corners, pillars, cornices, and strips, generating stretches or sectors with evenly distributed windows, would become a recurrent motif in the new buildings of the period, as can be seen in the new State Government Headquarters built on the northernmost tip of the Santo Antônio neighborhood.

Having for a long time occupied the premises of an old Jesuit convent, the State Governor Francisco do Rego Barros commissioned the engineer Firmino Herculano de Morais Âncora, then director of the Office of Public Works, to come up with a project for a new headquarters for the State executive, called the Governor's Palace, which was built between 1841 and 1843. This building reconciles traditional elements with a new aesthetic vocabulary, this ambiguity being typical of transitional phases between one style of architecture and another, during which architects are often reluctant to fully adopt a new language.

The building was symmetrical, with corners and pillars under a cornice crowned by a full parapet. On the front façade, the parapet was raised in the central section to provide support for an ornamental triangular pediment. Despite this classical configuration, the absence of cornices or horizontal strips marking off the floors and the windows with lintels in the shape of a depressed arch were elements inherited from the previous century. However, this façade was completely destroyed by a renovation undertaken in the 1920s, which added a floor and remodeled the building in an eclectic style.

Permanently installing the provincial government in its own palace, in a location of great symbolic importance for the city, led to the construction of other iconic public buildings, such as the Provincial Assembly, now called the

FIGURA 5
Assembleia legislativa à esquerda e Ginásio Pernambucano à direita (s.d.).
FONTE: Fundaj/ Acervo de Josebias Bandeira.

FIGURE 5
Legislative Assembly (right) and Pernambucano High School(left).
SOURCE: Fundaj/ Josebias Bandeira Collection.

exemplo da Assembleia Provincial, atualmente denominada Assembleia Legislativa. Coube a José Tibúrcio Pereira de Magalhães o projeto de uma nova sede para os legisladores, cuja inauguração se deu em 1875.

Para Sousa (1999), aquele palácio é a principal obra projetada por Tibúrcio Magalhães, resultado de um processo criativo eminentemente erudito, sem nenhum paralelo na arquitetura classicista brasileira. O elemento de maior relevância visual na composição volumétrica, seu traço identificador, é o domo[2], ou zimbório, assentado sobre um tambor alto e fenestrado, assim como as casas legislativas norte-americanas. A existência do domo, por si só, distinguiu o edifício dos demais existentes na cidade, conferindo-lhe notoriedade e transmitindo a mensagem de que ali se abrigava uma função nobre.

A volumetria do palácio foi, provavelmente, inspirada em monumentos franceses, como a *Église du Dôme* (1679–1691) e o *Panthéon* (1757–1780), cujo conceito de massa é coroado por um domo sobre um tambor fenestrado, rompendo a horizontalidade e acentuando a simetria da edificação. Tibúrcio Magalhães optou por um partido de planta cruciforme, instalando o plenário na interseção dos volumes, com pé-direito que engloba a altura dos dois pavimentos do edifício, coroado por uma cúpula de estuque, por onde a luz natural, através das janelas do tambor, ilumina o ambiente. O domo é bem mais alto que a cúpula, coroado por um lanternim, composto por chapas metálicas sobre estrutura de mesmo material.

A singeleza do tratamento estético do domo é recompensada pelo seu protagonismo no conjunto e contrasta com o arranjo estético do corpo principal do edifício. Diferentemente dos outros exemplares emblemáticos de arquitetura classicista no Recife, as fachadas do palácio da assembleia são compostas por um jogo de elementos com relevo acentuado, que geram sombras e,

[2] Segundo Corona e Lemos (2017), *domo*, ou *zimbório*, é uma superfície côncava que reveste, protege ou cobre o extradorso das cúpulas. Estas são também superfícies côncavas, mas internas, podendo ser protegidas por domo, ou zimbório, ou mesmo sob pisos de pavimentos superiores, forros, etc. Porém, o uso do termo *cúpula* em referência a domo, ou zimbório, é comum.

Legislative Assembly. José Tibúrcio Pereira de Magalhães designed a completely new building for lawmakers, which opened its doors in 1875.

For Sousa (1999), this palace was the master work of Tibúrcio Magalhães, the fruit of a creative process informed by great erudition, without parallel in classical architecture in Brazil. The most visually dominant element in the volumetric composition and the hallmark of the building, is the dome[2], set on a high tambour surrounded by windows, like North American Capitols. The existence of the dome, in itself, distinguished the edifice from others in the city and signaled its prestigious function.

The volumetry of the palace was probably inspired by monumental French buildings, such as the Dome Church (1679–1691) and the Pantheon (1757–1780), whose concept of mass is crowned by a dome on a tambour surrounded by windows, breaking the horizontality and highlighting the symmetry of the building. Tibúrcio Magalhães opted for a cruciform ground plan, installing the assembly room at the point where the two main volumes intersect, with a ceiling height of two floors, crowned by a stucco cupola, through which natural light, entering through the windows in the tambour, illuminates the interior. The dome is much taller than the cupola, crowned by a skylight, made of metal sheets mounted on a structure of the same material.

The unique style of the dome is offset by the way it functions as part of the whole and clashes with the aesthetic arrangement of the main body of the edifice. Different from other iconic examples of classical architecture in Recife, the façades of the Assembly palace involve an interplay of elements with an accentuated relief,

[2] According to Corona and Lemos (2017), a 'dome' is a concave surface that encases, covers or protects the outer surface of a cupola. Cupolas are also concave surfaces, except internal, and may be protected by a dome, or even located under the floors of upper stories, ceilings, and so forth. The term 'cupola' is, however, also commonly used to refer to a dome.

consequentemente, noções de profundidade, contrastando com o tratamento mais planificado do tambor, comum nos outros edifícios classicistas.

São relevantes no conjunto: a modulação das fachadas, caracterizada pela incomum intercalação entre pilastras e fenestrações; a interrupção da cornija do primeiro piso, causada pelas pilastras, conferindo uma predominância dos elementos verticais (pilastras) sobre os horizontais (cornija); e o uso de fenestrações em arco pleno no pavimento térreo e de verga reta no pavimento superior.

O módulo central das fachadas frontal e posterior é coroado por um frontão triangular, sobre um entablamento, que percorre todo o contorno da edificação. Nos demais trechos da fachada, o coroamento se dá por uma platibanda maciça ornamentada, modulada conforme a alternância das pilastras.

Escolas

Ao lado do palácio da Assembleia Provincial foi construído outro exemplar classicista de grande notoriedade, mas voltado para o uso educacional: o Ginásio Pernambucano. Fundado em 1825 como Liceu Provincial de Pernambuco, ocupando dependências do Convento do Carmo do Recife, o Ginásio Pernambucano foi a primeira iniciativa de grande vulto no âmbito das políticas educacionais na cidade, materializada em um edifício concebido especificamente para essa finalidade.

O projeto, datado de 1855, ficou sob a responsabilidade de José Mamede Alves Ferreira, mas o edifício só foi inaugurado em 1866, embora sem corresponder fielmente ao projeto original, visto que Mamede havia pedido demissão antes do início das obras, que foram conduzidas por outro profissional, à revelia de suas propostas iniciais, sem variações de gabarito e a planta em H, e, assim, consequentemente, sem a imponência almejada por Mamede. Apenas as fachadas laterais apresentam certa movimentação volumétrica devido ao recuo do plano central.

Com o prejuízo da perda de riqueza volumétrica, o autor do projeto definitivo introduziu um frontão triangular, decorativo, no centro da fachada frontal, certamente com o intuito de reduzir a monotonia linear da fachada.

Apesar das dissonâncias entre o projeto inicial e a obra finalizada, o tratamento estético das fachadas seguiu o que Mamede havia concebido. Nesse projeto, o autor distribuiu os elementos de composição de modo ortogonal, criando tramos cartesianos delimitados por cunhais e pilastras, com alinhamento uniforme das fenestrações em arco pleno. Tais tramos atendem a um rebatimento formal da compartimentação geral do interior do edifício, em que o tramo central corresponde ao pátio interno, os laterais se alinham com os volumes que delimitam esse pátio perpendicularmente às fachadas frontal e posterior, e os tramos das extremidades se relacionam com os pátios abertos, que causam movimentação de massas nas fachadas laterais. Essa

which casts shadows and thus creates an impression of depth, contrasting with the more carefully planned treatment of the tambour, common in other classical buildings.

The main features of the whole structure are the modulation of the façades, characterized by the unusual alternation of columns and windows, interruption of the first-floor cornice by the columns, causing vertical elements to predominate over horizontal ones (cornices), and the use of full-arched windows on the ground floor and straight lintels above.

The central module of the front and back façades is crowned by a triangular pediment, on an entablement, running all the way around the building. The other stretches of the façade are topped by a full ornamented parapet, modulated by the alternating columns.

Schools

Adjacent to the Provincial Assembly building, the Pernambucano High School was another famous classical building. Founded in 1825 as the Provincial School of Pernambuco, in the premises of the Convent of Carmo in Recife, the Pernambucano High School was the first large-scale public educational initiative in the city, culminating in the creation of an edifice specifically for this end.

The 1855 project was the brainchild of José Mamede Alves Ferreira, but the building was not inaugurated until 1866. Neither did this building fully reflect the original project, Mamede having resigned his post prior to the start of building work, which ended up being carried out by another professional, with no consultation of the original proposals, no variations on the template and ground plan and, consequently no attempt to create the imposing effect intended by Mamede. Only the side façades possess a certain volumetric movement owing to the way they are set back from the central plan of the building.

At the risk of losing the richness of volume, the final architect introduced a triangular decorative pediment in the center of the front façade. This was clearly intended to relieve the linear monotony of the façade.

Despite the differences between the initial project and the final work, the style of the façades kept faith with Mamede's original conception. The new architect distributed the compositional elements orthogonally, creating Cartesian sections demarcated by corners and pillars, uniformly aligned with full-arched windows. These sections influenced the distribution of rooms in the interior of the edifice, the central stretch corresponding to the internal courtyard, the lateral ones being aligned with the volumes that mark the edges of the courtyard perpendicular to the front and back façades, and the end sections are connected to open courtyards, creating the dynamic volumetry of the lateral façades. This correspondence of style and interior was in keeping with the rationalist tendencies of the work of Mamede Ferreira.

correspondência entre traçado estético e compartimentação interna estava em sintonia com as tendências racionalistas nas obras de Mamede Ferreira.

A composição das aberturas apresenta vãos em arco pleno, com cercadura apenas no arco, interligadas entre si por uma faixa horizontal, e uma única porta de acesso na fachada frontal, ligeiramente mais larga do que as janelas, envolta por uma portada de inspiração clássica, também de pedra, com duas colunas toscanas sob entablamento e frontão triangular.

Uma cornija demarca o piso do pavimento superior, ao longo de todo o perímetro do edifício. O coroamento, composto por cornija e platibanda, também circunda a edificação uniformemente, com exceção da presença do frontão triangular, ornamental, na fachada frontal. A platibanda maciça, elemento que se consagrou no século XIX, é ornamentada por uma grega[3] em todas as fachadas.

Assim, embora não tenha seguido à risca o projeto inicial, o edifício segue o traçado estético definido por Mamede Ferreira. Lamentavelmente, essa foi a última edificação pública de grande porte concebida por Mamede no Recife, mas outros edifícios foram erguidos na cidade nas décadas seguintes, sob os auspícios de outros importantes profissionais, como Tibúrcio Magalhães, inclusive no âmbito educacional.

A segunda metade no século XIX viu crescer iniciativas de criação de instituições de ensino no País e de consolidação daquelas já existentes. A maior parte de tais iniciativas estiveram concentradas no âmbito da educação primária para as classes sociais menos abastadas, mas "[...] as elites letradas e proprietárias brasileiras queriam, enfim, fortalecer a 'moralidade' e a 'civilidade' desse público através da sistemática aprendizagem de ofícios artesanais e agrícolas" (CORD, 2012, p. 327).

Nesse contexto, um movimento que envolveu o Governo do Estado, a Associação Comercial Beneficente e a Sociedade dos Artistas Mecânicos e Liberais, entre outras instituições e personalidades, instaurou a demanda pela construção de uma escola profissionalizante que se comprometesse com o ensino de ofícios dos mais diversos, principalmente ligados à construção civil. Essa iniciativa seguiu a seara desencadeada pelo que já havia ocorrido anos antes no Rio de Janeiro e que já se encaminhava em Salvador.

Esse movimento por uma remodelação nacional de políticas de instrução popular resultou na encomenda de um palacete para abrigar o Liceu de Artes e Ofícios, projetado por Tibúrcio Magalhães, em terreno adquirido às margens do Campo das Princesas, atual Praça da República. O local escolhido, ao lado do Teatro de Santa Isabel e nas proximidades do Palácio do Governo, simbolizou a importância conferida ao estabelecimento de ensino. Em 1871

[3] "Nome genérico dos ornatos ou cercaduras compostas de linhas retas entrelaçadas" (CORONA e LEMOS, 2017, p. 245). "Adorno formando uma orla em que se repetem elementos decorativos geométricos. O mais conhecido adota a forma de meandros retilíneos" (ESCUDERO, GÓMEZ, *et al*., 2014, p. 308).

Doors and windows were full-arched, with ornamentation only on the arch, connected by a horizontal strip. The single main door on the front façade, slightly wider than the windows, was surrounded by a portico of classical inspiration, also in stone, with two Tuscan columns beneath an entablement and triangular pediment.

A cornice marked the base of the upper story, stretching along the whole perimeter of the building. The top part of the building, composed of a cornice and a parapet, also evenly surrounded the building, interrupted only by an ornamental triangular pediment on the front façade. The massive parapet, of the kind that had become common in the 19th century, was decorated by a Greek-style border[3] on all of the façades.

Thus, despite not following the original project exactly, the building nevertheless remained in keeping with the style envisaged by Mamede Ferreira. Unfortunately, this was the last large-scale public building Mamede designed for Recife, although other such buildings were put up in the city in subsequent decades, under the auspices of other major architects, such as Tibúrcio Magalhães, including some educational institutions.

The second half of the 19th century in Brazil saw a growing number of projects involving the creation of teaching institutions or the consolidation of those already in existence. Most such initiatives concerned provision of primary education for the less well-to-do members of society, but "...the educated elites and propertied classes in Brazil wanted to promote 'morality' and 'civility'... by way of providing systematic training in craftsmanship and agriculture" (CORD, 2012, p. 327).

Examples involving the State Government included the Beneficent Trade Association and the Society of Mechanical and Liberal Artists, among other institutions, and there were increasing calls for the creation of a vocational college devoted to the teaching of various trades, especially those related to civil engineering. This initiative followed the trend that had already been set years previously in Rio de Janeiro that had already spread to Salvador.

This trend towards a restructuring of national public education policy resulted in a commission to build a School of Arts and Crafts, designed by Tibúrcio Magalhães, on land acquired on the edge of Campo das Princesas, in what is now Republic Square. The heavily symbolic location chosen, next to Santa Isabel Theater near the Governor's Palace, emphasized the importance of education. The foundation stone was laid in

[3] "A generic name for ornamentation or border design composed of interweaving rectilinear lines" (CORONA and LEMOS, 2017, p. 245). "A decorative element forming a border in which geometrical decorative elements are repeated. The most well-known adopt the form of winding rectilinear lines" (ESCUDERO, GÓMEZ, et al., 2014, p. 308).

FIGURA 6
Liceu de Artes e Ofícios (s.d.).
FONTE: Fundaj/ Acervo de Josebias Bandeira.

FIGURE 6
School of Arts and Crafts.
SOURCE: Fundaj/ Josebias Bandeira Collection.

ocorreu o lançamento da pedra fundamental, mas a inauguração do edifício só se deu em 1880, após inúmeros percalços.

Embora menos rebuscado que o edifício da Assembleia Provincial, também projetado por Tibúrcio Magalhães, a sede do Liceu de Artes e Ofícios confirma a erudição que permeou a obra de seu autor. Sousa (1999) comenta que o projeto dessa edificação seguiu uma fórmula característica da arquitetura classicista francesa, compondo a fachada com três volumes, sendo um central alongado e recuado em relação aos dois volumes periféricos, a exemplo do Palácio de Luxemburgo, em Paris, construído entre 1616 e 1623.

A composição estética se deu pelo seguimento ao que Sousa (1999) considera uma fórmula semelhante à utilizada por Palladio em algumas de suas vilas, a exemplo da Villa Capra (1550–1559). Essa relação foi verificada pelo autor ao explicar que tal fórmula palladiana consistia em prover o piso térreo com pouca altura, dando-lhe um aspecto de porão, com feições de pódio ou embasamento, garantindo, assim, maior destaque ao pavimento superior, com altura quase duas vezes maior que a do térreo. Coube, então, ao pavimento superior, o tratamento estético de maior refinamento.

O projeto definitivo apresentava uma portada, coroamento central escalonado e com um trecho curvo e ornamentado. A escadaria se desenvolvia a partir de um patamar proeminente, com dois lances laterais e curvos, voltados para a frente.

O projeto dotou as fachadas com cunhais, cornijas e platibandas contínuas, interrompidas apenas pela portada. Assim como ocorria no Palácio Episcopal, no Hospital Pedro II e no Ginásio Pernambucano, as janelas do pavimento superior tinham arco pleno, com cercadura apenas nesse trecho,

1871, but the school did not open its doors until 1880, following numerous delays.

Although less sophisticated than the Provincial Assembly building, also designed by Tibúrcio Magalhães, the School of Arts and Crafts provides further evidence of the erudition that was the hallmark of this architect's work. Sousa (1999) notes that the plans for this building followed a formula characteristic of French classical architecture, comprising a three-part façade: one long central façade set back in relation to the two side façades, as in the Palais de Luxembourg, in Paris, built between 1616 and 1623.

The style followed what Sousa (1999) considers to be a formula similar to that used by Palladio in some of his villas, such as the Villa Capra (1550–1559). Sousa goes on to explain that this Palladian formula involved a sunken ground floor, resembling a basement, with the features of a podium or base, thereby throwing the upper floor, almost twice as high as the ground floor, into sharper relief. The upper floor could then be given a more sophisticated aesthetic treatment.

The final project involved a portico, a tiered central crown with one curved decorated stretch. The tiering developed out of a protruding platform, with two lateral sections curving forwards.

The façades were furnished with corners, cornices and a continuous parapet, broken only by the doorway. As in the Episcopal Palace, Pedro II Hospital and the Pernambucano High School, the upper-floor windows were full-arched, with an ornamental border on this stretch only, each window connected to the next by horizontal strips. The ground-floor windows were elliptical, framed and aligned with the upper windows. The corners of the parapet, whose ornamentation

interligadas entre si por faixas horizontais. As fenestrações do pavimento térreo eram aberturas elípticas, emolduradas e alinhadas às janelas superiores. A platibanda, com adornos que seguiam o ritmo das janelas, tinha seus vértices arrematados por pinhas.

Segundo Sousa (1999), o edifício inaugurado apresentou algumas alterações em relação ao projeto original, como o acréscimo de pinhas e pináculo sobre a platibanda da portada, a eliminação da faixa horizontal que interligava as janelas, a reconfiguração das cercaduras desses vãos e a execução de bossagem no revestimento do pavimento térreo, distinguindo-o ainda mais do piso acima.

Teatros

Os melhoramentos urbanos na cidade envolveram também o provimento de melhores condições de lazer, principalmente para as elites. Nesse sentido, os teatros passaram a ser não apenas locais de lazer, mas também de encontro da alta sociedade, locais não apenas para assistir a apresentações, mas para ver e ser visto por outras pessoas.

A grande aceitação das atividades cênicas era tamanha que algumas famílias mais abastadas chegaram a possuir palcos privativos nas residências para entretenimento de convidados (ANDRADA, 2019). As práticas cênicas ocorriam também ao ar livre, nas ruas, até a construção da Casa da Ópera, em 1722, posteriormente denominada de Teatro São Francisco, localizado na Rua da Cadeia Nova, atual Rua do Imperador, mas demolido em 1850. Outras instituições similares existiram, mas sem grande notoriedade, até a inauguração do Teatro Apolo, de propriedade privada, com atividades iniciadas em 1846.

Projetado por Joaquim Lopes Barros Cabral e Teive, formado pela Academia Imperial de Belas-Artes, do Rio de Janeiro, o teatro ocupa um sobrado no Bairro do Recife, com planta retangular, dividida em vestíbulo, plateia e palco. Sua fachada possui a linguagem estética dominante da época, de linhas classicizantes, com elementos em pedra, balcões de mesmo material no pavimento superior, com guarda-corpo em ferro. As portas e janelas, em verga reta, são arrematadas por sobrevergas triangulares, e a edificação é coroada por uma platibanda maciça com um frontão triangular, apoiado em duas pilastras que segmentam a fachada em tramos, enfatizando a simetria da composição.

Elementos semelhantes podem ser encontrados naquele que se tornou o principal equipamento cênico da cidade por muitas décadas: o Teatro de Santa Isabel, projetado pelo engenheiro francês Louis Léger Vauthier. A encomenda do projeto ocorreu por demanda do governador de Pernambuco, o futuro Conde da Boa Vista, que aspirava por uma casa de espetáculos grande e moderna. O Teatro Apolo, além de ser uma instituição privada, tinha aspecto e localização que não lhe conferiam a monumentalidade pretendida para um estabelecimento cultural da província.

echoed the rhythm of the windows, were graced with pinecones.

According to Sousa (1999), the final version of the building contained a number of alterations in relation to the original project, such as the addition of pinecones and a spire on the parapet of the doorway, the removal of the horizontal strip between the windows, reconfiguration of the ornamental border surrounding these openings, and raised panels on the cladding of the ground floor to distinguish it even further from the floor above.

Theaters

Urban improvements in the city also involved the provision of more leisure facilities, especially for the elites. Theaters thus came to be not only places of recreation but also meeting places for members of high society, places not only for seeing shows, but also for seeing people and being seen by others.

The popularity of theatrical spectacles was so great that some of the better-off families even had their own private stages installed in their homes to entertain guests (ANDRADA, 2019). Plays were also performed in the open air, on the streets. The Opera House was built in 1722 and would later become known as the São Francisco Theater. It was located on Rua da Cadeia Nova, now Rua do Imperador, but was demolished in 1850. Other similar but not so famous institutions also existed prior to the opening of the privately owned Apollo Theater, in 1846.

Designed by Joaquim Lopes Barros Cabral e Teive, an alumnus of the Imperial Academy of Fine Arts, in Rio de Janeiro, the theater occupied a townhouse in the Old Recife neighborhood. It was rectangular in shape, divided into an entrance hall, seating section and stage. The façade was in the dominant classical-influenced style of the time, with elements in stone, including stone balconies on the upper floor, with cast-iron guard-rails. The straight-linteled doors and windows were topped with triangular decoration and the building was crowned with a full parapet and triangular pediment, supported by two pillars that divided the façade into sections, highlighting the symmetry of the composition.

Similar elements could be found in the building that would go on to become the city's main theater for many decades to come: the Santa Isabel Theater, designed by the French engineer Louis Léger Vauthier. This project was commissioned by the governor of Pernambuco, the future Conde da Boa Vista, who wanted a grand modern venue for theatrical spectacles. The Apollo Theater, apart from being a private institution, was not graced with an appearance or location befitting a monumental local cultural building.

According to Sousa (1999), Vauthier combined French models for theaters with the simplicity of the Episcopal Palace and the Anglican church, which, at that time, were the only classically inspired buildings in Recife. The volume

FIGURA 7
Teatro de Santa Isabel (Foto de Louise Piereck, c. 1900).
FONTE: Fundaj/ Acervo de Josebias Bandeira.

FIGURE 7
Santa Isabel Theater (Photograph by Louise Piereck – 1900).
SOURCE: Fundaj/ Josebias Bandeira Collection.

Segundo Sousa (1999), Vauthier teria conciliado modelos franceses de casas de espetáculo com a singeleza do Palácio Episcopal e da igreja dos ingleses, até então as únicas edificações de inspiração classicista no Recife. O volume do Teatro de Santa Isabel possui grande semelhança com o Teatro São João (já demolido), no Rio de Janeiro, que, segundo Sousa (1999), poderia ter sido uma fonte para Vauthier. Ambos são compostos por um corpo central de planta retangular para abrigar plateia e palco, coberto por um telhado de dois caimentos, precedido por um volume mais baixo correspondente ao *foyer*, cujo acesso se dava por um pórtico de arcada encimado por um terraço descoberto.

No Teatro de Santa Isabel, há ainda um quarto volume, semelhante ao do *foyer*, mas na extremidade oposta, abrigando as funções de serviço. Tal jogo de volumes imprime ao edifício suas qualidades básicas, a partir das quais os ornamentos foram discreta e comedidamente dispostos, apenas realçando as qualidades volumétricas, a distinção entre os pavimentos e o ritmo uniforme das fenestrações. Distingue-se na composição a fachada frontal, com pórtico de arcos e colunas adossadas em pedra lioz, trazida de Lisboa, cujo material se utilizou também na balaustrada do terraço, nas colunas e no entablamento do módulo central da fachada frontal, além de noutros trechos menores e dispersos na edificação. Os demais elementos, como cornijas, cercaduras e congêneres são constituídos de estuque, prática então recorrente no Recife.

A empena triangular que encerra o telhado do volume principal, que abriga a plateia e o palco, foi delineada por cornijas, de modo a resultar em uma

of the Santa Isabel Theater was very similar to that of the (now demolished) São João Theater in Rio de Janeiro, which, Sousa believes (1999), may have been one of Vauthier's models. Both comprise a central rectangular body housing the seating and stage, covered by a two-sided roof, preceded by a lower volume corresponding to the foyer, accessed through an arched portico topped by an open terrace.

The Santa Isabel Theater also had a fourth volume, similar to that of the foyer, but at the opposite end, containing the service area. This series of volumes provided the main character of the building, wi]th ornamental features discreetly and commodiously arranged, highlighting only volumetric qualities, the difference between the floors, and the orderly disposition of windows. One of the most prominent features was the front façade, with its arched portico and columns set in Lioz marble, brought from Lisbon—the same material used for the balustrade of the terrace, the columns, the entablement of the central module of the front façade, and other smaller sections throughout the building. The other elements, such as cornices, ornamental borders and the like, were made of stucco, as was common practice in Recife.

The triangular gable that surrounds the roof of the main volume, containing the seating and the stage, was showcased by cornices, creating a composition that alludes to a traditional classical pediment. In the spandrel, Vauthier placed a circular oculus, an element that was widely used

composição que alude a um frontão clássico e tradicional. Em seu tímpano, Vauthier concebeu um óculo circular, elemento muito utilizado em diversas igrejas do período colonial, mas também presente no Teatro do Odéon, em Paris. As fachadas laterais do mesmo volume também possuem óculos, mas de forma elíptica, no último pavimento, seguindo a mesma modulação das aberturas dos pavimentos abaixo.

Em 1869, o teatro foi consumido por um incêndio, restando apenas suas paredes externas e o pórtico, mas a importância e a reverência dispensadas ao teatro eram tamanhas que sua reconstrução foi imediatamente recomendada. À época, Vauthier já havia retornado a Paris e coube ao engenheiro pernambucano José Tibúrcio Pereira de Magalhães o projeto para reconstituir o Santa Isabel, aproveitando os remanescentes e buscando respeitar ao máximo o projeto original.

Todo o espaço interno diferiu do projeto original, principalmente pelas dimensões e pelo uso do ferro como elemento estrutural, não apenas por razões estéticas ou meramente estruturais, mas também pela menor vulnerabilidade ao fogo. Externamente, a modificação mais evidente se deu pelo aumento do volume principal, decorrente da ampliação do seu espaço interno. Como resultado da ampliação, o volume de serviço, nos fundos da edificação, bastante avariado no incêndio, foi reconstruído de maneira idêntica ao estado primitivo, e foi adicionada mais uma linha de óculos elípticos sobre aquela existente, além de mais janelas nos demais pavimentos, dando continuidade à modulação uniforme concebida por Vauthier.

Em 1876, o teatro foi reinaugurado, maior e mais moderno que sua versão inicial, retomando sua primazia na esfera cultural e social. Para Sousa (1999), o Teatro de Santa Isabel prestou uma grande contribuição para o desenvolvimento do Classicismo Imperial no Recife, tornando-se expoente desse estilo. Sua inauguração trouxe também novas possibilidades de socialização, com os encontros no *foyer* e as confraternizações que ocorriam no salão nobre e no terraço, com vista para a cidade.

Hospitais

A adaptação no Recife dos princípios projetuais provenientes do cenário acadêmico europeu não se resumiu às formalidades estilísticas e racionais, visto que, além da arquitetura, outras áreas de conhecimento estavam em franco desenvolvimento. Nesse contexto, as ciências médicas, que já vinham angariando grandes avanços desde o final do século XVIII na Europa, passaram a ser incorporadas como fatores determinantes em projetos de arquitetura, visando melhorias no conforto ambiental das edificações e aperfeiçoamentos funcionais em consonância com as finalidades de cada edifício. Tais ciências influenciaram diretamente o aperfeiçoamento das instituições de saúde por meio do desenvolvimento de uma nova tipologia arquitetônica: os hospitais.

in churches of the colonial period, and also in the Odéon Theater, in Paris. The side façades of the same volume also contained oculi, this time elliptical ones, on the top floor, with the same arrangement of openings as the lower floors.

In 1869, the theater was consumed by fire, leaving only its outer walls and portico. However, the importance of the theater and the reverence in which it was held were sufficient to ensure that its reconstruction was immediately recommended. By that time, Vauthier had already returned to Paris and it fell to the Pernambuco engineer José Tibúrcio Pereira de Magalhães to produce a plan for reconstruction, making use of the parts of the theater that were still standing and seeking to respect the original plans as much as possible.

The interior differed in its entirety from the original project, principally for reason of its dimensions and the use of cast iron as a structural element, not only for aesthetic or purely structural reasons, but also to make the building less vulnerable to fire. Externally, the most obvious change was the increased size of the main volume, resulting from the expansion of the inner space. As a result, the volume of the service area, at the back of the building, which had been seriously damaged in the fire, was rebuilt in timber identical to that of the original. Another row of elliptical oculi was also added on top of the existing one, along with windows on the higher floors, preserving the uniformity of Vauthier's original conception.

The theater that re-opened in 1876 was larger and more modern than the original and reclaimed its rightful place at the center of the social and cultural life of the city. In Sousa's view (1999), the Santa Isabel Theater contributed greatly to the development of Imperial Classicism in Recife and was the prime example of this style. This new building also provided new momentum for the city's social life, with people meeting in the foyer and holding social events in the grand salon or on the terrace, with its stunning view of the city.

Hospitals

With other fields of human endeavor apart from architecture also undergoing rapid development, the adaptation in Recife of the architectural principles coming from academic circles in Europe was not confined to stylistic and rationalistic formalities. Medical science had also seen great advances since the late 18th century in Europe and these were now also being incorporated into architectural designs, with a view to improving the environmental comfort of buildings and providing enhanced functionality. This also resulted directly in the improvement of health institutions by way of the development of an architectural typology specific to the construction of hospitals.

Until the mid-19th century, so-called Houses of Mercy—the main institutions responsible for public health—had operated precariously out of

FIGURA 8
Hospital Pedro II (s.d.).
FONTE: Fundaj/ Acervo de Josebias Bandeira.

FIGURE 8
Pedro II Hospital.
SOURCE: Fundaj/ Josebias Bandeira Collection.

FIGURA 9
Hospital Ulysses Pernambucano (Tamarineira), antigo Hospício de Alienados.
FONTE: Pedro Valadares.

FIGURE 9
Ulysses Pernambucano Hospital, the former Hospice for the Mentally Ill.
SOURCE: Pedro Valadares.

Até meados do século XIX, as Santas Casas de Misericórdia, principais instituições responsáveis pela saúde pública, operavam com precariedade, funcionando em locais improvisados, adaptados, como em conventos ou edificações civis comuns. Entretanto, as pesquisas que vinham sendo desenvolvidas na França, desde o final do século XVIII, pelo médico Jacques-René Tenon e pelo arquiteto Bernard Foyet, recomendavam a construção de hospitais em áreas suburbanas, pouco habitadas, ermas, para obter melhores condições de aeração para os pacientes e, consequentemente, contribuir com os tratamentos, além de evitar, ou diminuir, a transmissão de doenças por vias aéreas. Tal critério foi seguido pelos quatro grandes hospitais construídos no Recife no século XIX: Hospital Português de Beneficência, Hospital Pedro II, Hospital Santo Amaro e Hospício de Alienados do Recife (atual Hospital Ulysses Pernambucano, conhecido como *Hospital da Tamarineira*). Tais hospitais se localizavam em áreas pouco ocupadas e distantes do centro, marcando a paisagem local.

No âmbito da arquitetura, os estudos de Tenon e Foyet apontavam que os arranjos espaciais deveriam visar primordialmente a funcionalidade em favor da salubridade. Ou seja, a arquitetura seria um elemento de fundamental importância para o tratamento dos enfermos, desde que fosse estruturada a partir de uma tríade conceitual básica: pavilhões (blocos autônomos onde funcionariam as enfermarias, criando um zoneamento com distinção dos pacientes por patologia e por gênero), pátios (intercalados entre os pavilhões, para dissipar o ar contaminado das enfermarias e permitir a entrada de ar puro e iluminação natural) e circulações lineares (para minimizar distâncias e otimizar interações entre os ambientes auxiliares como farmácias, cozinhas, refeitórios, depósitos, banheiros e lavanderias).

Esse partido, extremamente racional e cartesiano, facilitou a circulação do corpo médico e dos funcionários e favoreceu a criação de salas específicas para a realização de cirurgias, isoladas das enfermarias, para evitar contaminações. Em síntese, o que se preconizava era a harmonia entre o espaço arquitetônico e as funções terapêuticas, do ponto de vista da salubridade e eficiência nos tratamentos dos adoentados.

No Recife, a tríade conceitual de Tenon e Foyet viria a ser primeiramente adotada no projeto do engenheiro José Mamede Alves Ferreira para o Hospital Pedro II, cuja pedra fundamental foi lançada em 1847, no bairro dos Coelhos. Tratava-se de uma edificação de grande porte, projetada especificamente para fins hospitalares, com partido arquitetônico que seguia de perto as recomendações em vigor na França.

O Hospital Pedro II começou a funcionar em 1861, mas a obra teve continuidade, em etapas, até meados do século XX. Contudo, o prédio atual não corresponde rigorosamente ao projeto original, embora seu partido morfológico, funcional e estilístico corresponda ao que foi planejado por Mamede Ferreira.

improvised adapted premises, such as convents or ordinary buildings. However, research being conducted in France since the late 18th century, by the physician Jacques-René Tenon and the architect Bernard Foyet, recommended the construction of hospitals in sparsely populated suburban areas, as a way of providing better ventilation for patients and hence improving their treatment, in addition to preventing, or mitigating, the transmission of air-borne diseases. This principle was followed by all four of the great hospitals built in Recife in the 19th century: the Portuguese Charity Hospital, the Pedro II Hospital, Santo Amaro Hospital and the Recife Hospice for the Mentally Ill (now called the Ulysses Pernambucano Hospital, and popularly known as Tamarineira Hospital). These hospitals were located in sparsely populated areas far from the city center, where they dominated the surrounding landscape.

In the field of architecture, the studies of Tenon and Foyet suggested that spatial arrangements should aim above all to prioritize functionality with regard to hygiene. In other words, architecture could play a fundamental role in the treatment of diseases, so long as it was structured around three basic concepts: pavilions (free-standing blocks for wards, creating different zones for patients with different diseases, and for different genders), grounds (between the pavilions, to dissipate the contaminated air of the wards and to let in natural light and clean air) and linear circulation (to minimize distances and optimize interaction with ancillary facilities such as pharmacies, kitchens, refectories, depositories, bathrooms and laundries).

This extremely rationalistic geometrical layout helped the medical staff and other functionaries to move about the building and was conducive to the creation of rooms specifically designed for surgery, isolated from the wards so as to prevent contamination. In short, the aim was to create an architectural space that aimed to facilitate recovery, in terms both of the salubriousness of the environment and the effective treatment of the sick.

In Recife, the three principles of Tenon and Foyet would first be adopted in José Mamede Alves Ferreira's plans for Pedro II Hospital, whose foundation stone was laid in 1847, in the Coelhos neighborhood. This was a large-scale project, designed specifically as a hospital, with an architectural layout that closely followed the recommendations in vogue at the time in France.

Pedro II Hospital opened its doors in 1861, but work continued to be carried out on the building, in stages, up to the mid-20th century. Although the existing building does not conform exactly to the original design, its morphological, functional and stylistic approach is broadly in keeping with that envisaged by Mamede Ferreira.

The architectural layout of Pedro II Hospital takes the form of a longitudinally symmetrical axis running from the front doorway to a

O partido arquitetônico do Hospital Pedro II foi composto a partir de um eixo de simetria longitudinal marcado pela portada à frente e por uma capela ao fundo, separados por um pátio retangular central, delimitado por circulações, a partir das quais foram dispostos cinco blocos de três pavimentos, em cada lado, equidistantes, formando pátios menores, de maneira a garantir melhores condições de aeração e iluminação naturais.

O aspecto estético seguiu, de forma mais austera, aquele adotado no Palácio Episcopal, principalmente no que se refere às fenestrações, as quais também são de arco pleno, com cercaduras interligadas por faixas horizontais. O volume central, concebido para abrigar funções administrativas, é recuado em relação aos pavilhões laterais, assim como ocorre no palácio do bispo, mas com maior horizontalidade. Todo o edifício possui um embasamento que, nos pavilhões de enfermaria, abrigam um piso semienterrado, mas maciço no bloco central. Os pavimentos são delimitados por cornijas que, assim como a platibanda maciça, percorrem as fachadas. Diferentemente do Palácio Episcopal, as fachadas dos volumes não são subdivididas em tramos, por pilastras, o que acentua a extensa horizontalidade do conjunto, que é arrematado em seus vértices por cunhais.

Os critérios de localização e os princípios organizacionais definidos para a arquitetura hospitalar, bem como a nova linguagem estética, foram adotados também no Asilo de Mendicidade, atual Hospital Santo Amaro, inaugurado em 1871, também em local afastado do centro urbano. O projeto arquitetônico, de autoria do engenheiro José Tibúrcio Pereira Magalhães, consistia em uma edificação com pavilhões, provida de pátios e uma capela no eixo de simetria do conjunto. Apesar de o projeto não ter sido inteiramente executado, suas instalações se encontram em funcionamento até a atualidade, ainda com seu traçado oitocentista reconhecível.

Para além dos cuidados com a saúde do corpo, a saúde mental também passou a ser mais bem compreendida pelas ciências médicas, de modo que cresciam as alas psiquiátricas nos hospitais, o que impulsionou a criação de hospitais destinados exclusivamente ao tratamento psiquiátrico.

Os hospitais psiquiátricos do século XIX seguiram os mesmos princípios difundidos nos demais hospitais do mesmo período, principalmente no que tange à tipologia pavilhonar, com modulações e volumes geralmente maciços e predominantemente horizontais, além de possuírem três divisões hierárquicas: uma central e duas laterais, simétricas.

Um exemplo é o Hospício de Alienados, atualmente denominado Hospital Psiquiátrico Ulysses Pernambucano, conhecido também como *Hospital da Tamarineira*, cuja pedra fundamental foi lançada em 1874. No projeto original, de autoria do engenheiro francês Victor Fournié, então diretor da repartição de obras públicas da cidade, constavam sete pavilhões, sendo um destinado para funções administrativas, um para cozinha e suas dependências, um para

chapel at the back, through a rectangular central courtyard, bordered by paths, around which five three-story blocks are arranged equidistant from one another on each side, forming smaller yards, thereby providing better ventilation and natural lighting.

Aesthetically, the building was a more austere version of the Episcopal Palace, principally with regard to the windows, which were also full-arched, with ornamental borders joined by horizontal strips. The central volume, designed for administrative functions, is set back in relation to the lateral pavilions, as in the bishop's palace, but in a more horizontal fashion. The whole building has a base, which, in the pavilions that serve as wards, contains a sunken floor, but is nevertheless full in the central block. The floors are marked by cornices that, like the full parapet, run the full length of the façade. Different from those of the Episcopal Palace, the façades are not sub-divided into sections by columns, thereby accentuating the extensive horizontality of the whole.

The criteria adopted for location and the main organizational principles of hospital architecture, along with the new style, were also used for Recife's Workhouse, now Santo Amaro Hospital, which first opened its doors in 1871, again at a location somewhat removed from the central areas. The architectural project, produced by the engineer José Tibúrcio Pereira Magalhães, consisted of a building with pavilions, courtyards and a chapel on the axis of symmetry. Although the project was not implemented in full, its installations are still functioning today and its 19th century layout is still clearly recognizable.

There was also now growing understanding of mental as well as bodily health and this resulted in a growth in the number of psychiatric wings in hospitals and the creation of hospitals devoted exclusively to psychiatric treatment.

Psychiatric hospitals in the 19th century followed the same principles as other hospitals of the same period, adopting the pavilion typology, with large-scale predominantly horizontal modulations and volumes in three hierarchically arranged symmetrical sections: a central section and two lateral ones.

One example of this was the Hospice for the Mentally Ill, now called Ulysses Pernambucano Psychiatric Hospital, and popularly known as Tamarineira Hospital, whose foundation stone was laid in 1874. The original project, by the French engineer Victor Fournié, then director of the city's Office of Public Works, contained seven pavilions, one for administrative functions, one for a kitchen and related outbuildings, one for a chapel, and four for "mental patients". However, lack of funding caused work on the building to be suspended and the hospital was not opened until 1883 and, even then, lacking two of the wards and the chapel originally envisioned in the plan.

a capela e quatro para abrigo dos "alienados". Entretanto, por falta de recursos financeiros, a obra sofreu paralizações, e o hospital foi inaugurado só em 1883, mas sem a construção de dois pavilhões de enfermaria e sem a capela projetada.

Os pavilhões de enfermaria são caracterizados por blocos retangulares em dois pavimentos, com pátios internos, diferindo do Hospital Pedro II, que possui quatro pisos, e os pátios são espaços resultantes do afastamento entre os pavilhões. No Hospício, os blocos da administração, da cozinha e da capela são alinhados entre si ao longo do eixo de simetria do conjunto e isolados das enfermarias, mas conectados por circulações lineares. A racionalização da organização interna, decorrente da tríade de Tenon e Foyet foi garantida, mesmo com uma composição geral que se distinguiu do Hospital Pedro II, comprovando que os princípios funcionais da tríade não inibiam o potencial criativo dos arquitetos e engenheiros.

A fisionomia do Hospício detém uma evidente sobriedade, simetria e uniformidade na distribuição das fenestrações, aproximando-se do traçado do Hospital Pedro II, mas diferindo deste em alguns aspectos pontuais. O pavimento térreo é fenestrado com arcos plenos, enquanto o piso superior possui janelas de verga reta. Em ambos os casos, não há faixa horizontal interligando as aberturas, mas estas são todas emolduradas. Os pavimentos são separados por uma cornija, e o coroamento dos blocos é cerrado por um entablamento com platibanda maciça. O pavilhão administrativo, dividido em tramos por pilastras e cunhais, é coroado por um frontão triangular decorativo na platibanda, e sua única porta frontal se enquadra em uma composição que, assim como no Hospital Pedro II, mimetiza um templo greco-romano, mas em estuque.

Sistema carcerário

Até meados do século XIX, os criminosos e infratores eram aprisionados nas Casas de Câmara e Cadeia e em fortificações, sem qualquer sistema de organização eficaz (SOBRAL FILHA, 2009). No Recife, por exemplo, muitos criminosos e infratores eram aprisionados também nas fortificações da cidade, como ocorreu no Forte do Brum, no Forte das Cinco Pontas e no Forte do Buraco. Aos poucos, com o aumento das atividades administrativas das Forças Armadas nas fortificações, os espaços destinados à carceragem se tornaram ainda mais escassos.

No governo de Francisco do Rego Barros, constava a proposta de estabelecer uma casa de detenção, ampla e moderna, cujo projeto ficou a cargo de José Mamede Alves Ferreira, autor de outros importantes projetos na cidade, além de ocupar o cargo de diretor da Repartição de Obras Públicas do Recife. Inaugurada em 1855, mas concluída apenas em 1867, sobre um aterro no Rio Capibaribe, na periferia do bairro de São José, a casa de detenção se consagrou como parte importante na história da arquitetura no Recife, principalmente pelo partido radial, que se distinguia das demais construções da cidade.

The ward pavilions were characterized by rectangular blocks with two floors and inner courtyards, different from Pedro II Hospital, which had four floors, with the courtyards resulting from the spacing of the pavilions. In the psychiatric hospital, the administration block, the kitchens and the chapel were aligned with one another along the axis of symmetry of the whole and were isolated from the wards but connected to them by paths in straight lines. Rational internal organization, based on Tenon and Foyet's three principles was achieved, even though the overall composition was different from that of Pedro II Hospital, showing that these functional principles posed no barrier to the creative potential of architects and engineers.

The Hospice is obviously sober in appearance, with symmetrical and evenly distributed windows, approximating the layout of Pedro II Hospital, but differed from it in some important respects. The ground floor has full-arched windows, while the upper floor has windows with a straight lintel. In both cases, there is no horizontal strip between the windows, although all the windows all have frames. The floors are separated by a cornice, and the top section is finished off with an entablement with a full parapet. The administrative pavilion, divided into sections by pillars and quoins, is topped by a triangular decorative pediment on the parapet, and its only front door is framed by a stucco composition that, like that of Pedro II Hospital, mimics a Greco-Roman temple.

The Penitentiary System

Until the mid-19th century, criminals and lawbreakers were imprisoned in the Council Chamber Jail or in forts with no efficient system of administration (SOBRAL FILHA, 2009). In Recife, for example, many offenders were incarcerated in Fort Brum, Five Points Fort or Forte do Buraco. Gradually, with the increase in the quantity of military administration activities carried out in the forts, room for incarceration became scarcer.

The government of Francisco do Rego Barros came up with a proposal to construct a large modern house of detention, and this project became the responsibility of José Mamede Alves Ferreira, who had previously produced various other projects for the city and held the post of Director of the Office of Public Works. Although the House of Detention was inaugurated in 1855, it was not in fact completed until 1867. The building was situated on a land-filled section of the river Capibaribe, on the outskirts of the São José neighborhood and it rapidly became one of Recife's principal architectural landmarks, notable for its radial structure, different from that of other buildings in the city.

According to Sousa (1999), Mamede took his inspiration from the New Jersey State Penitentiary, designed by John Haviland and built between 1833 and 1836. Both prisons adopted the panopticon system, according to centrally

FIGURA 10
Casa de Detenção (s.d.).
FONTE: Fundaj/ Acervo de Josebias Bandeira.

FIGURE 10
House of Detention.
SOURCE: Fundaj/ Josebias Bandeira Collection

Para Sousa (1999), Mamede se inspirou na *New Jersey State Penitentiary,* concebida por John Haviland e construída entre 1833 e 1836, que adotava o sistema panóptico, no qual guardas localizados em uma posição central teriam o controle visual das celas dos prisioneiros que estavam em alas dispostas radialmente a partir da posição central.

O ineditismo do projeto de Mamede estava no uso de elementos da linguagem clássica em uma edificação prisional, incomum à época. O bloco administrativo da Casa de Detenção, menor que os pavilhões carcerários, dispunha de uma empena ornamentada em frontão triangular sobre dois cunhais, coroando e emoldurando fachadas com fenestrações em arco pleno. Uma clara inspiração classicista. Esse bloco, juntamente com uma cúpula metálica posicionada sobre o encontro dos pavilhões, confere simetria e, principalmente, um aspecto palaciano, reforçado pela presença de cornijas e platibandas em todo o conjunto.

Cemitérios

Integrando o conjunto de usos indesejáveis que se buscava excluir do convívio urbano, como hospitais e presídios, a destinação dos mortos também passou a ocorrer em locais distantes da cidade e planejados para tal finalidade.

As intensas transformações culturais pelas quais a sociedade estava passando desencadearam também mudanças significativas na relação dos vivos com os mortos. Até as duas primeiras décadas do século XIX, os mais privilegiados tinham prevalência de sepultamento no interior das igrejas[4], enquanto aos menos abastados se ofereciam os entornos dos templos ou mesmo os cemitérios das Santas Casas de Misericórdia, enquanto os cadáveres dos muito pobres e indigentes eram, por vezes, abandonados nas portas das igrejas, em terrenos baldios ou em quaisquer outros locais.

[4] Muitos senhores de engenho e seus familiares eram sepultados em suas propriedades, geralmente nas capelas.

positioned guards had a clear view of all prison cells, which were arranged in wings radiating out from the center.

The novelty of Mamede's project lay in his use of elements of the classical style for a penitentiary building, which was unusual at the time. The House of Detention's administrative block, smaller than the cell blocks, had a decorated gable on a triangular pediment on two quoins, crowning and framing façades with full-arched windows. Clearly classically inspired, this block, along with a metal cupola located at the point where the blocks meet, gives the building symmetry and, above all, a palatial appearance, reinforced by the presence of cornices and parapets throughout.

Cemeteries

Like buildings for undesired uses, such as hospitals and prisons, that tend to be kept apart from urban life, cemeteries for the disposal of the dead were also installed at locations distant from the city center and designed specifically for this purpose.

The rapid cultural transformations that society was undergoing at this time also produced significant changes in the relation between the living and the dead. Up to the first two decades of the 19th century, the wealthiest and most prestigious members of society had been accorded the privilege of having tombs inside churches[4], while the less well-to-do were buried in churchyards or the cemeteries of Houses of Mercy and the cadavers of beggars and the poorest of the poor were frequently abandoned at the gates of churches, on waste ground or at some other locality.

These cultural transformations, occasioned principally by the opening of ports to friendly nations, close ties with England, and the development of new technology, led to a process of secularization in various fields, including the remodeling of urban space. This included the burial of the dead (CASTRO, 2007).

The rapid growth of the main cities of the country, along with constant epidemics and

[4] Many sugar plantation owners and their families were buried on their own properties, usually in private chapels.

FIGURA 11
Cemitério de Santo Amaro, recorte do mapa do Recife de Douglas Fox, 1906.
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 11
Santo Amaro Cemetery, cutout of Douglas Fox's map of the Recife, 1906.
SOURCE: Museum of the City of Recife.

As transformações culturais promovidas, em grande parte, pela abertura dos portos às nações amigas, à aproximação com a Inglaterra, juntamente com as novidades tecnológicas, propiciaram um processo de laicização em diversos setores, inclusive na remodelação dos espaços urbanos. Nesse contexto, incluiu-se o tratamento dispensado aos mortos (CASTRO, 2007).

O crescimento acelerado das principais cidades do País, juntamente com constantes epidemias e uma consequente escassez de espaço para sepultamento nas igrejas, culminou, com outros fatores, no estabelecimento e na consolidação dos cemitérios enquanto locais mais apropriados para abrigar os falecidos, e não mais em locais ermos e distantes, como costumavam ser até então. Pelo contrário, seriam agora locais planejados, com distribuição ordenada e diversificada dos locais de sepultamento.

Após um surto de febre amarela inibir o sepultamento de infectados nas igrejas do Recife por razões sanitárias, o governo de Francisco do Rego Barros (1837–1844), o Conde da Boa Vista, iniciou as obras de um cemitério público, mas que foi inaugurado apenas em 1851. O projeto do Cemitério Senhor Bom Jesus da Redenção, conhecido como Cemitério de Santo Amaro, em referência ao lugar onde fora construído, ficou a cargo do engenheiro francês Louis Léger Vauthier, com a participação de Mamede Ferreira, a quem coube projetar a capela do cemitério.

Formado pela Escola de Pontes e Calçadas, em Paris, Vauthier trouxe consigo um arcabouço teórico erudito, o qual pôs em prática em suas realizações na cidade. O projeto do cemitério consistia em uma versão miniaturizada de cidade, com arruamento, acessos e zoneamento.

O traçado do cemitério consiste em uma malha com alamedas ortogonais e radiais, formando quadras trapezoidais e triangulares, onde se dispõem os túmulos perpétuos margeando os limites das quadras e com os temporários ao centro. No centro geométrico, para onde convergem as principais alamedas, está localizada a capela, projetada por Mamede Ferreira, com planta octogonal, com um acesso para cada uma das quatro principais alamedas ortogonais, e alçados em estilo neogótico, embora em proporção e composição incomuns e tratamento estético modesto.

a consequent shortage of space for burials in churches, culminated, along with other factors, in the establishment and consolidation of cemeteries as the most appropriate location for housing the dead, rather than deserted places far removed from the city, as had been the case until then. On the contrary, these would now be planned locations, with orderly distribution of a diverse range of burial plots.

After an outbreak of yellow fever prevented the burial of infected individuals in the churches of Recife for sanitary reasons, the government of Francisco do Rego Barros (1837–1844), the Count of Boa Vista, began work on a public cemetery, which eventually began functioning in 1851. The project for the Senhor Bom Jesus da Redenção Cemetery, also known as Santo Amaro Cemetery, in reference to its location, was the responsibility of the French engineer Louis Léger Vauthier, in collaboration of Mamede Ferreira, who designed the chapel.

Trained at the *École des Ponts et Chaussées*, in Paris, Vauthier brought with him a considerable body of theoretical knowledge, which he went on subsequently to put into practice in his projects for the city. The cemetery was a miniature city, with a street layout, access routes and zoning.

The layout of the cemetery consisted of a network of orthogonal radial paths, forming trapezoidal and triangular blocks, with permanent tombs around the boundaries of the blocks and temporary ones in the middle. The octagonal chapel designed by Mamede Ferreira was located at the geometrical center, with access routes running through each of the four main paths. It combined a neogothic style with unusual proportions and composition and atypically modest ornamentation.

This ordering of space, along with the swelling ranks of the elites and other sociocultural changes, led to a boom in funereal art, with families vying secretly with one another to construct the most magnificent tomb. These made use of luxury materials, such as marble and iron and tombs were decked out in the architectural styles fashionable for the large buildings being put up at this time of great cultural and economic prosperity. This practice continued until the mid-20th century and resulted in a huge diversity

Esse ordenamento territorial, juntamente com o crescimento das elites e as transformações socioculturais, fez surgir e crescer a arte tumular, gerando uma disputa silenciosa para a confecção do túmulo mais belo. Buscava-se a utilização de materiais considerados nobres, como mármore e ferro, e a ornamentação dos túmulos com estilos arquitetônicos em vigor nas grandes edificações que se erguiam em uma época de grande efervescência cultural e econômica. Essa prática se prolongou até meados do século XX, de modo que há grande diversidade de tipos e estilos arquitetônicos nos túmulos do cemitério.

O Cemitério de Santo Amaro se consolidou como o principal local de sepultamento na cidade, mas, antes de sua construção, outro cemitério já existia no Recife. Trata-se do Cemitério Britânico, ou dos Ingleses, construído em 1814, no local conhecido como Salinas de Santo Amaro, para sepultamento de ingleses que, por serem anglicanos, eram proibidos pela Igreja Católica de serem sepultados nas igrejas e no Cemitério de Santo Amaro (MELLO, 1972). Por essa razão, há também falecidos de outras nacionalidades, inclusive brasileiros, sepultados no Cemitério dos Ingleses.

O Cemitério Britânico possui dimensões bem menores que o de Santo Amaro, com túmulos dispostos linearmente. O portão de acesso é de ferro fundido, confeccionado em 1852 pelos ingleses da Fundição Aurora (MELLO, 1972), e, em frente a ele, situa-se a administração, que consiste em uma casa alpendrada, com telhas cerâmicas do tipo francesa, colunas toscanas alongadas e portas e janelas em arco ogival. Há ainda, sobre o acesso principal da administração, um frontão decorativo singelo, encimado por uma cruz de ferro.

Estações ferroviárias

O século XIX vivenciou também melhoramentos e expansão da mobilidade urbana e na conexão da cidade com o interior do Estado e com outros estados. Os trens foram uma das maiores criações decorrentes da Revolução Industrial e foram incorporados ao Brasil em meados do Oitocentos, graças a acordos internacionais, principalmente com os ingleses, contribuindo com o desenvolvimento urbano das grandes cidades e com o consequente fortalecimento e dinamismo da economia. Nada mais natural que esses ramais ferroviários buscassem conectar o centro da cidade às regiões produtoras de açúcar e às cidades da Zona da Mata Sul e Norte.

No Recife, a Estação das Cinco Pontas foi a primeira do gênero a ser construída, inaugurada em 1858, servindo a *Recife and San Francisco Railway*, cujo destino era o Cabo de Santo Agostinho. Seu nome foi tomado de empréstimo da fortificação vizinha, ao lado da qual a estação foi edificada. A Estação do Brum, vizinha ao forte homônimo, foi construída em 1881 para a Great Western, ligando o Recife a Limoeiro. Com o tempo, a malha foi sendo expandida, até que, em 1885, foi inaugurada a terceira via férrea, em direção a

of architectural types and styles in the tombs contained in the cemetery.

Santo Amaro cemetery became the main location for burials in Recife. Prior to its construction, however, there had been another. This was the British, or English, cemetery, built in 1814, at the location known as Salinas de Santo Amaro, for the burial of English citizens, who, being Anglicans, could not be buried in the churchyards of Catholic churches or in the Santo Amaro cemetery (MELLO, 1972). For this reason, members of other nationalities, including Brazilians, are also buried in the 'English' Cemetery.

The British Cemetery was much smaller than Santo Amaro, with tombs arranged in rows. The main gate was made of cast iron and manufactured in 1852 by English residents of the city at the Aurora Foundry (MELLO, 1972). The administrative sector of the cemetery, located directly in front of this gate, consists of a porched building, with French-style ceramic tiles, tall Tuscan columns and doors and windows capped with pointed arches. The main door to this administration building also has a simple decorative pediment topped by an iron cross.

Railway Stations

The 19th century also saw enhanced and expanded urban mobility in capital cities and improved connections to the interior of the State and other parts of Brazil. Trains were one of the most important inventions of the Industrial Revolution and were introduced in Brazil in the mid-19th century, thanks to international accords, principally with Britain. This contributed to the urban development of major cities and provided even more dynamism for the economy. It was only natural that the railways would seek to connect the center of the city to sugar-producing regions and the cities of the Southern and Northern Forest Zones.

In Recife, Five Points Station was the first of its kind to be constructed. It opened in 1858, serving the Recife and San Francisco Railway, whose destination was Cabo de Santo Agostinho. The name was borrowed from the neighboring fort, alongside which the station was built. Brum Station, next to another fort of the same name, was built in 1881 to serve the Great Western Railway, linking Recife to Limoeiro. Over time, the network expanded, until, in 1885, a third railway line was opened, to Caruaru, but it was not until 1888 that the Central Station would open for business, serving the Pernambuco Central Railroad, next to the House of Detention (SOUTO MAIOR, 2010).

At the time, the Central Station building broke new ground in terms of architectural innovation in the city. This was not only for reason of its function and scale, but also because of its unusual combination of materials and an appearance quite distinct from that of other stations, which tended to have small single-block rectangular storehouses, running parallel to the tracks.

FIGURA 12
Estação Central do Recife.
FONTE: Fundaj/ Acervo Josebias Bandeira.

FIGURE 12
Recife Central Station.
SOURCE: Fundaj/ Josebias Bandeira Collection.

Caruaru, e só em 1888 ocorreu a inauguração da Estação Central, da Estrada de Ferro Central de Pernambuco, construída ao lado da Casa de Detenção (SOUTO MAIOR, 2010).

O prédio da Estação Central representou, na época, uma referência de inovação arquitetônica na cidade, não apenas pela sua função e escala, mas também pela combinação de materiais e pela sua compleição distinta das demais estações, as quais se caracterizavam por pequenos galpões monoblocos, de planta retangular alongada, cujo lado maior se alinhava ao curso dos trilhos. A Estação Central, por sua vez, apresentava-se como um palácio, destacando-se na paisagem urbana.

O projeto, de autoria do arquiteto Herculano Ramos, de quem pouco se sabe, atendeu ao receituário das grandes estações ferroviárias europeias, principalmente as de Paris, embora a construção tivesse ocorrido com capital inglês. Trata-se de um edifício cujo corpo é constituído de alvenaria; e pórtico e plataforma de passageiros, de estrutura metálica. Esse material também foi utilizado nas grades, na estrutura do telhado, no lanternim e em outros trechos.

O volume do edifício se caracteriza pela simetria na qual os gabaritos se escalonam de modo ascendente para o centro do conjunto dos cinco blocos justapostos. Os volumes das extremidades possuem apenas pavimento térreo, e os demais se desenvolvem em dois pisos. Resguardadas as devidas proporções e distinções no tratamento estético, o bloco central traz consigo uma evidente similitude com a Estação do Leste (*Gare de l'Est*) de Paris, construída entre 1847 e 1850, pela subdivisão em três partes, com volumes

Central Station, on the other hand, stood out from the surrounding landscape like a palace.

The project, designed by architect Herculano Ramos, of whom little is known, applied the standard model used by grand European railway stations, especially those of Paris, supposedly built with capital from England. The main body of the station was made of brickwork, while the portico and passenger platform were of iron. Cast iron was also used for railings, the structure of the roof, the skylight and other parts.

The volume of the building was predominantly symmetrical, with tiers rising towards the center of the composition of five juxtaposed blocks. The end volumes had only a ground floor, while the others had two. Conserving due proportions and stylistic distinctions, the central block clearly resembles Paris's *Gare de l´Est*, built between 1847 and 1850, which is also divided into three parts, with prominent lateral volumes on the front part of the building. In the Recife station, however, these tower-like volumes housed the ticket offices on the ground floor and an external metal portico located in between them received the passengers, guiding them into the main lobby through a gallery with two windows, one full-arched and another with a multi-centered arch. Over this gallery, an open terrace with an iron guard-rail and a clock in the center served as the basis for a semicircular stained-glass window that decorated both the inside and the outside of the building and allowed natural light to enter to create a dramatic effect, similar to that of Medieval rose windows.

FIGURA 13
Igreja Matriz da Boa Vista.
FONTE: Fundaj/ Acervo Josebias Bandeira.

FIGURE 13
Parish Church of Boa Vista.
SOURCE: Fundaj/ Josebias Bandeira Collection.

laterais proeminentes para a frente da edificação. Na Estação do Recife, esses volumes, assemelhados a torreões, abrigavam as bilheterias no pavimento térreo, e, entre elas, um pórtico metálico externo recepcionava aos passageiros, conduzindo-os ao saguão por meio de uma galeria com dois vãos, um em arco pleno e outro em arco policêntrico. Sobre essa galeria, um terraço descoberto, com guarda-corpo de ferro e um relógio no centro, serve de base para o vitral semicircular que ornamenta interna e externamente a edificação, ao mesmo tempo que permite a entrada de luz natural com efeito cênico, em similaridade com as rosáceas medievais.

Assim como na mencionada estação parisiense, o corpo central da Estação Central do Recife é coroado por uma cornija e platibanda, com empena triangular central. Para arrematar os cunhais dos torreões, foram assentadas esculturas de ave de rapina de bronze (FRANCA, 1977), em um total de oito unidades, como se do alto protegessem o edifício. O próprio pórtico, também de ferro, é ornamentado com chapas metálicas, com cobertura do mesmo material, em abóbada, sobre colunas delgadas, beirais com calhas e lambrequins. Na face frontal do pórtico, as iniciais E.F.C.P. (Estação Ferroviária Central de Pernambuco) são emolduradas por ornatos fitomórficos e encimadas por uma flor-de-lis, todos em material metálico. O ferro está presente também em outros dois componentes marcantes da edificação: um lanternim sobre a cumeeira central e toda a estrutura que protege a plataforma de embarque e desembarque, localizada na parte posterior do edifício, no eixo de simetria do conjunto.

As with the *Gare de l'Est* in Paris, the main body of Recife's Central Station is crowned by a cornice and parapet, with a triangular central gable. The corners of the turrets are decorated with a total of eight bronze sculptures of birds of prey (FRANCA, 1977), which appear to be guarding the building from on high. The portico itself, also made of cast-iron, is decorated with metal sheets, coated in the same material, in a vault over slender columns, eave gutters and lambrequins. On the front of the portico, the initials E.F.C.P. (Central Railway Station of Pernambuco) are framed by plant-shaped ornamentation crowned with fleur-de-lys, all in metal. Iron is also used in two other striking components of the building: a skylight over the central ridge and the whole structure which protects the platform for arrivals and departures, located at the back of the building, along the line of symmetry.

Central Station is one of the most innovative examples of cast-iron architecture in Recife, symbolizing an age of progress and growth and foreshadowing the eclectic style that would become fashionable in the city in coming decades.

Churches

In religious matters, the Catholic Church was still dominant, although changes to the urban environment of the 18th century city were more secular in character. The churches built in previous centuries still dominated the landscape in central areas with their baroque features, although they now had to compete with the neoclassical buildings described above. Some churches underwent alterations, while others

FIGURA 14
Igreja de Nossa Senhora do Terço (s.d.).
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 14
Church of Our Lady of Terço.
SOURCE: Museum of the City of Recife.

A Estação Central é um dos exemplares mais inovadores da arquitetura do ferro no Recife, simbolizando o clima de expansão e progresso e prenunciando uma moda estilística que se consagrou na cidade nas décadas seguintes: o ecletismo.

Igrejas

No âmbito das práticas religiosas, predominava ainda o catolicismo, embora a cidade oitocentista se caracterizasse mais pela laicidade de suas transformações espaciais. As igrejas construídas nos séculos passados ainda dominavam a paisagem das áreas centrais, ostentando ainda as feições barrocas, embora passassem a sofrer a concorrência dos edifícios neoclássicos acima vistos. Algumas das igrejas sofreram alterações, e outras tiveram suas obras concluídas após anos em processo de construção (GUERRA, 1978), como se vê em muitos exemplares, nos quais se constatam a presença de pedra nos elementos de composição do corpo principal das fachadas e estuque nos frontões, com traços que, por vezes, permeiam entre o barroco e o classicismo. O uso da pedra era comum e desejado nos séculos anteriores, mas a estucaria se tornou uma técnica dominante no Brasil a partir do século XIX, disseminado por artífices vindos predominantemente da França e da Alemanha, principalmente por ser mais econômico e de mais rápida execução. Por trás do crescente uso do estuque nas frontarias das igrejas estava também a dificuldade na obtenção de pedra, seja por escassez, seja por proibição legal (TINOCO, 2012).

were finally brought to completion (GUERRA, 1978). This can be seen from many cases in which stone is the main material used for the compositional of the main body of the façades and stucco for the pediments, with traits that oscillate between classical and baroque. The use of stone was common and desirable in earlier centuries, but stucco became a dominant technique in Brazil from the 19th century onwards, widely adopted by artisans coming mainly from France and Germany, principally because of its low cost and the fact that it was quicker to install. Growing use of stucco for the frontages of churches was also influenced by the difficulty obtaining stone, due to scarcity and legal restrictions on quarrying (TINOCO, 2012).

The construction of churches such as São José do Ribamar, Our Lady of Liberation and the Parish Church of Boa Vista underwent long delays, to the extent that traces of 19th century styles and techniques can be seen in their frontages and interiors, especially in the case of Boa Vista Church, whose style is more classical than baroque, more closely approximating Renaissance-style compositions.

Work on this parish church began in 1784 but was held up by lack of financial resources and not completed until 1889. The frontage only began to take on its current appearance after 1858, when stone arrived from Lisbon (GUERRA, 1978). This distinguishes this church from others in the city, whose frontages are dominated by compositional elements using plaster and stone.

The façade is divided into two levels marked off by cornices, with two bell towers and a central

FIGURA 15
Basílica de Nossa Senhora da Penha (s.d.).
FONTE: Fundaj/ Acervo de Josebias Bandeira.

FIGURE 15
Basilica of Our Lady of Penha.
SOURCE: Fundaj/ Josebias Bandeira Collection.

Igrejas como as de São José do Ribamar, Nossa Senhora do Livramento e Matriz da Boa Vista são alguns exemplares que sofreram longa morosidade em suas obras, de modo que traços do Oitocentos são visíveis em suas frontarias e interiores, principalmente na Matriz da Boa Vista, cuja estrutura estilística atende a um vocabulário mais classicista do que barroco, aproximando-se de composições de matriz renascentista.

A construção dessa matriz teve início em 1784, mas a escassez de recursos financeiros ocasionou a lentidão da obra e fez com que sua conclusão ocorresse apenas em 1889. O frontispício começou a tomar sua feição atual só a partir de 1858, após a chegada de pedras vindas de Lisboa (GUERRA, 1978), fato que tornou essa igreja distinta das demais existentes na cidade, em cujas frontarias predominam a argamassa com pedra em elementos compositivos.

Sua fachada se divide em dois pavimentos delimitados por cornijas, com duas torres sineiras e um coroamento central definido por um frontão clássico elevado, ladeado por platibandas maciças. A composição do pavimento térreo possui a severidade das colunas, pilastras e cunhais que atendem à ordem toscana, encimadas por um entablamento dórico, enquanto o pavimento superior, por sua vez, apresenta-se com a delicadeza da ordem jônica, tanto nas colunas, pilastras e cunhais como no entablamento. As fenestrações em verga reta, com exceção do arco pleno dos campanários, são encimadas por sobrevergas de modelos variados, ora retas, ora arqueadas.

crown defined by a classical raised pediment flanked by full parapets. The composition of the ground floor involves austere Tuscan columns, pillars and corners, topped by a Doric entablement, while the columns, pillars, corners and entablement of the upper floor is graced by the delicacy of the Ionic order. The straight-linteled windows, with the exception of the full arches of the belfries, are crowned with a decorative upper lintel, sometimes straight, sometimes arched.

A similar situation, with regard to style, can be found in the Church of Our Lady of Terço, which was originally a chapel put up in the 18th century and then taken over by the Brotherhood of Our Lady of Terço. The building went through several phases of abandonment and reconstruction until it finally took on its current appearance in 1873.

The presence of classical traits is more notable in the main body than in the single central belltower. The volumetry distinguishes this main belfry from the traditional style of the lateral towers, common in Brazil since the early colonial period. The narrow front façade, slightly wider than the tower, further shows the influence of the aesthetic principles that achieved international status in the course of the 19th century.

The corners and pillars of this church are Tuscan, while the entablements Doric. In the front façade, the triangular pediment is present in the portico, in imitation of a classical temple, and in the top section of the second floor. There are also full-arched windows, which were very common in the buildings of this period. The lateral façades are sober and do little to suggest the

FIGURA 16
Matriz de São José. Trecho da gravura do Álbum de Pernambuco e seus Arrabaldes 1878 de F. H. Carls.
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 16
Mother Church of São José. Álbum de Pernambuco e seus Arrabaldes 1878 from F. H. Carls.
SOURCE: Recife City Museum.

FIGURA 17
Igreja Anglicana, 1900.
FONTE: Fundaj/ Acervo de Benício Dias.

FIGURE 17
Anglican Church.
SOURCE: Fundaj/ Benício Dias Collection.

Situação semelhante, no que concerne ao aspecto estilístico, pode-se constatar na Igreja de Nossa Senhora do Terço, originada de uma capela erguida no início do século XVIII, apropriada pela Irmandade de Nossa Senhora do Terço. A edificação passou por fases de abandono e reconstrução até adquirir sua feição atual, datada de 1873.

É notória a presença de traços classicistas mais fortemente em seu corpo principal do que em sua torre sineira, única e central. Sua volumetria a distingue do partido tradicional de torres laterais, consagrado no Brasil desde os tempos mais remotos. Sua fachada frontal, estreita, um pouco mais larga que a torre, reforça a influência do receituário estético que se disseminou no Oitocentos.

Nessa igreja, os cunhais e as pilastras atendem à ordem toscana; e os entablamentos, à dórica. Na fachada frontal, o frontão triangular está presente na portada, que mimetiza um templo clássico, e no coroamento do segundo pavimento. Há também as fenestrações em arco pleno, amplamente disseminadas nas edificações daquele período. As fachadas laterais são sóbrias e pouco aludem à função religiosa que o edifício abriga, com tratamento estético comum às novas edificações civis daquele período, com ritmo uniforme das aberturas, em dois pavimentos encimados por uma platibanda maciça.

O exemplo mais marcante da utilização do vocabulário classicista em templos foi a Basílica de Nossa Senhora da Penha. Até a primeira metade do Oitocentos, a igreja dos capuchinhos era modesta, nas dimensões e no trato estético, cujas feições são desconhecidas. Os anseios por construir um templo maior e condizente com as intenções dos capuchinhos se consolidou a partir do lançamento da pedra fundamental, em 1870, em local um pouco afastado da igrejinha primitiva.

A inauguração se deu em 1882, com dimensões bem maiores que as do templo inicial e uma compleição única na cidade, com um jogo de volumes que enaltece o pavimento superior de planta cruciforme, coroado por um domo semiesférico arrematado por uma colossal escultura dourada de Nossa Senhora da Penha. Assim como o exemplar que a inspirou — a Basílica de *San Giorgio Maggiore*, iniciada em 1556, em Veneza, pelo célebre arquiteto Andrea Palladio —, a Basílica da Penha possui duas esbeltas torres sineiras recuadas, na parte posterior da edificação, com arremate em coruchéu de chapa metálica.

A fachada frontal é escalonada, com térreo mais largo que o pavimento superior, o que permitiu ao autor do projeto compor os elementos do vocabulário clássico de modo distinto do que estabeleciam as regras rígidas da Antiguidade greco-romana, seguramente por inspiração do maneirismo palladiano, em que as proporções e a articulação das ordens ora se sobrepõem, ora se interrompem. Como na fachada de *San Giorgio Maggiore*, a

religious character of the building, with a style common to that of new secular buildings of the period, with a uniform arrangement of doors and windows, and two floors topped by a full parapet.

The most striking example of the use of classical elements in a religious building was the Basilica of our Lady of Penha. Until the first half of the 19th century, this Capuchin church was modest, in terms of both style and size, and its exact features are no longer known. The urge to build a larger church more in keeping with the aims of the Capuchins grew stronger after the laying of the foundation stone, in 1870, at a location somewhat set apart from that of the original chapel.

The church was finally consecrated in 1882, by which time it had grown to much larger proportions than originally intended and had taken on an appearance never before seen in the city, with an interplay of volumes that showcase the upper level of the cruciform ground plan, crowned with a semispherical dome topped with a colossal golden sculpture of Our Lady of Penha. Like the building from which it drew inspiration—the San Giorgio Maggiore Basilica, in Venice, on which work began in 1556, by the famed Andrea Palladio—the Penha Basilica has two narrow bell towers somewhat set back in the rear part of the building, topped with a spire made of sheet metal.

The front façade is tiered, with a ground floor wider than the upper one, enabling the architect to arrange these classical elements in a manner distinct from that dictated by the strict rules of Greco-Roman Antiquity, clearly under the inspiration of Palladian mannerism, in which the proportions and articulation of orders are sometimes superimposed, sometimes interrupted. As with the façade of San Giorgio Maggiore, that of the Penha Basilica developed out of the superimposition of two classical pediments of different proportions, one being wider and lower and the other slenderer and slightly raised.

The Corinthian order dominates the façades of the Penha Basilica, including the entablement with denticles and modillions. The remaining ornamentation is provided by sculptures on the parapets, decorative lintels and horizontal strips.

The classical style of churches in Recife, different from the baroque that predominated, even in the holy buildings constructed in the 1800s, resulted, for the most part, from the remodeling of old churches, with rare exceptions, such as that of the Penha Basilica.

The Parish Church of São José, another large religious building constructed in Recife in the 19th century, also has a clearly classical style, although one that is less refined than that of the churches mentioned above. Work began on this church in 1844 and the composition of its front façade is different from that of other 19th century churches in so far as it has a unique recessed central plane, with a group of three full-arched openings on both floors, topped by a semicircular

fachada da Basílica da Penha nasceu da sobreposição de dois frontispícios clássicos de proporções distintas, sendo um mais largo e baixo e outro mais esbelto e alto.

A ordem coríntia domina as fachadas da Basílica da Penha, inclusive com entablamento com dentículos e modilhões. O restante da ornamentação é obtido pela existência de esculturas nas platibandas, sobrevergas e faixas horizontais.

A linguagem classicista nas igrejas do Recife, dissonante do vocabulário barroco predominante, mesmo em templos construídos no Oitocentos, foi, em sua maior parte, resultado de remodelações de antigas igrejas, com raras exceções, a exemplo da Basílica da Penha.

A Igreja Matriz de São José, outro templo católico de grande porte construído no Recife no século XIX, também ostenta vocabulário estético do classicismo, embora com menor apuro estético em relação às igrejas mencionadas anteriormente. Construída a partir de 1844, a composição de sua fachada frontal se distingue das demais igrejas oitocentistas da cidade por ter um singular plano central reentrante, com um grupo de três aberturas em arco pleno nos dois pavimentos, encimadas por um painel semicircular elaborado por Francisco Brennand no século XX, que certamente deve ter substituído algum vitral ou esquadria anterior. As demais fenestrações também são do tipo arco pleno, com exceção dos óculos circulares das torres sineiras. Os cunhais e as cornijas, todos de estuque, modulam a fachada, cujo frontão triangular, de inspiração classicista, destoa dos traços barrocos dos bulbos das torres.

Uma experiência anterior e pioneira, porém, no uso da linguagem classicista em edificações religiosas no Recife foi o já demolido Templo Anglicano. Construído entre 1838 e 1839, a obra ocorreu por encomenda de imigrantes ingleses estabelecidos na cidade, em decorrência do Tratado de Comércio e Navegação celebrado entre Portugal e Inglaterra, em 1810. Esse tratado assegurava aos ingleses a liberdade de prática religiosa, inclusive a construção de edifícios para essa finalidade, desde que seu aspecto não identificasse sua função nem remetesse às feições dos templos católicos. Por essa razão, a igreja anglicana haveria de ser uma construção discreta, uma edificação de base retangular, com telhado em dois caimentos e empenas triangulares. O traçado da fachada tem feições classicistas, com cunhais, entablamento sobre a parede, frontão triangular com um óculo no tímpano e uma porta antecedida por um pórtico alusivo a um templo greco-romano.

Para Sousa (1999), a igreja dos ingleses teria sido pioneira, no Recife, no uso do frontão triangular despojado sobre parede, não sobre colunas, que caracterizou o classicismo local e, juntamente com o Palácio Episcopal e o Teatro Apolo, integrou a gênese da linguagem classicista na cidade.

panel designed by Francisco Brennand in the 20th century, which most probably replaced some pre-existing stained glass or other type of window. The other windows are also full-arched, with the exception of circular oculi on the bell-towers. The quoins and the cornices, all of stucco, modulate the façade, whose triangular classically-inspired pediment contrasts with the baroque features of the bulbs of the towers.

One groundbreaking previous experience in the use of classical style for religious buildings in Recife had been established by the now demolished Anglican Church. Built between 1838 and 1839, this church had been commissioned by English immigrants who had put down roots in the city subsequent to the Anglo-Portuguese Trade and Navigation Treaty of 1810. This treaty granted English immigrants freedom of religion, including the right to build churches, so long as these did not unduly advertise their function or resemble Catholic churches. For this reason, the Anglican Church would have been a discreet building, with a rectangular base, a two-sided roof and triangular gables. The façade had classical features, with quoins, an entablement on the wall, a triangular pediment with an oculus on the spandrel and a door preceded by a portico alluding to a Greco-Roman temple.

In Sousa's view (1999), the English church broke new ground in Recife in so far as it used a bare triangular pediment set on top of the wall, not on columns, as was characteristic of the local classical style. Together with the Episcopal Palace and the Apollo Theater, this building helped to introduce the classical style to the city.

Cast iron in architecture

The widespread use of cast iron in architecture began with the Industrial Revolution in England in the late 18th century. Technological advances in this period made it possible for cast iron to compete with other more well-established materials and its use grew throughout the 19th century in Europe, for the construction of railroads, railway stations, markets, pavilions, and other types of building. In the same century, cast iron was introduced in Brazil, following the European model for improving cities.

The practicality of cast iron enabled whole buildings to be imported—dismantled, transported on ships and then reassembled at their final destination. Some of these buildings, or specific components of them, such as guardrails, columns, gateways and so forth, could be bought directly from the catalogs of European manufacturers. These elements were then used for new and renovated buildings, giving them an air of modernity deriving from the bold technology and the idea of progress this symbolized.

In Recife, São José Market best exemplifies the large-scale use of cast iron in the city. Designed by an engineer employed by Recife's Municipal Council in 1872 and based on Grenelle Market (1869), in Paris, the initial project was

FIGURA 18
Mercado de São José.
FONTE: Fundaj/ Acervo de Josebias Bandeira.

FIGURE 18
São José Market.
SOURCE: Fundaj/ Josebias Bandeira Collection.

O ferro na arquitetura

O uso do ferro de forma preponderante na arquitetura teve origem na Revolução Industrial, na Inglaterra de fins do século XVIII. Os avanços tecnológicos daquele período conferiram ao ferro condições de competir com os materiais até então consolidados, de maneira que sua utilização se intensificou ao longo do século XIX pela Europa, na construção de ferrovias, estações ferroviárias, mercados, pavilhões, entre outras tipologias. No mesmo século, o ferro foi introduzido no Brasil, seguindo o processo de melhoramento das cidades à moda europeia.

A praticidade do ferro permitiu a importação de edifícios inteiros, trazidos desmontados em navios e montados nos locais de destino. Alguns desses edifícios, ou componentes específicos, como guarda-corpos, colunas, portões, etc., poderiam ser adquiridos por meio de catálogos fornecidos por fabricantes europeus. Esses elementos compunham os edifícios, novos e reformados, dando-lhes ares de modernidade devido ao arrojo tecnológico e ao progresso que simbolizavam.

No Recife, o Mercado de São José é o exemplar que representa a magnitude do emprego do ferro na cidade. Concebido por um engenheiro da Câmara Municipal do Recife, em 1872, que se baseou no Mercado de Grenelle (1869), de Paris, o projeto básico foi enviado pelo empreiteiro à França, onde ficou sob os cuidados de Louis Léger Vauthier. Embora esse engenheiro sent to France, where it was worked on by Louis Léger Vauthier. Although this engineer had left Recife in 1846, his prestige in the city—garnered by his work on important projects such as Santa Isabel Theater, and his experience with cast iron, as can be seen from the Caxangá suspension bridge—was such that he was asked to oversee production of the parts to be used to construct the market at the foundry in Paris (SOUTO MAIOR, 2010).

The market comprises three juxtaposed volumes, in which lateral pavilions accommodate compartments for selling products and the smaller narrower central pavilion contains the main longitudinal circulation routes, establishing the overall symmetry of the building. On the façade facing Dom Vital Square, towards which the Basilica of Our Lady of Penha is also turned, two brickwork blocks were planned to accommodate administrative activities.

Beyond the novel use of cast iron for construction, the market also had shuttered windows, enabling ventilation, making it suitable for the local climate. Also noteworthy was the use of metal plates, lattice, rivets and brackets as elements that, despite being essentially functional, help to determine the style of the building.

The market was assembled in Recife in 1875 and, according to Silva (1987), is the oldest such cast-iron structure in Brazil and was probably the first in the country.

tivesse deixado o Recife em 1846, seu prestígio na cidade — garantido pela condução de projetos e obras importantes, como o Teatro de Santa Isabel, e também por sua experiência em construções de ferro, como se viu na ponte pênsil da Caxangá — teria lhe assegurado a condução do detalhamento e o acompanhamento da execução dos elementos do mercado na fundição em Paris (SOUTO MAIOR, 2010).

O mercado é composto por três volumes justapostos, em que os pavilhões laterais abrigam os compartimentos de comercialização de produtos e o pavilhão central, mais estreito e de menor gabarito, abriga a circulação principal no sentido longitudinal, demarcando a simetria do conjunto. Em sua fachada virada para a Praça Dom Vital, para onde se volta a Basílica de Nossa Senhora da Penha, dois blocos de alvenaria foram previstos no projeto para abrigar atividades administrativas.

Para além do uso do ferro enquanto novidade construtiva, o mercado foi dotado de venezianas, permitindo ventilação cruzada, em consonância com as condições climáticas locais. Ressalta-se o uso de chapas, gárgulas, treliças, tirantes e mísulas como elementos característicos que, embora de cunho essencialmente funcional, contribuem com a linguagem estética do edifício.

A montagem do mercado no Recife ocorreu em 1875 e, para Silva (1987), esse mercado é o mais antigo em ferro no Brasil, provavelmente o pioneiro no País.

3. O RECIFE: DAS TENTATIVAS DE ORDENAMENTO ÀS GRANDES REFORMAS

A construção de tantos edifícios e equipamentos evidencia a posição do Recife como um importante centro de prestação de serviços no século XIX. A cidade contava com um significativo comércio, além de bancos, manufaturas, pequenas indústrias, associações, clubes, escolas e uma considerável vida cultural (MOREIRA, 1994, p. 84).

Apesar dos avanços obtidos, ficava evidente a precariedade dos serviços como transporte, abastecimento de água e esgoto, sobretudo após a abolição da escravatura no fim do século XIX. Diante dessa nova realidade, iniciou-se um modelo de oferta desses serviços pelo setor privado. Firmas e companhias privadas, por vezes internacionais, começaram o processo de obter concessões para explorar a oferta desses serviços à população, sem depender da mão de obra cativa.

Foi a *Pernambuco Street Railway Company*, com sede em Nova York e composta por acionistas brasileiros e estrangeiros, que conseguiu a concessão para explorar um sistema de transporte atendido por bondes de burro que perdurou somente até 1914, quando foram substituídos por bondes de tração

3. RECIFE: FROM ATTEMPTS TO CREATE AN ORDERLY CITY TO LARGE-SCALE REFORMS

The construction of such buildings and facilities demonstrates the importance of Recife as a center for the provision of services in the 19th century. The city was a lively center of trade, with banks, manufacturing and light industry, clubs and associations, educational institutions and a vibrant arts scene (MOREIRA, 1994, p. 84).

Despite the advances made, it remained all too clear that some services, such as transport, water and sanitation fell short of the desired quality, especially after the abolition of slavery in the late 19th century. In view of this, a new model of private sector service provision emerged. Private companies, sometimes international ones, began the process of obtaining concessions to provide these services without depending on slave labor.

It was the Pernambuco Street Railway Company, headquartered in New York with Brazilian and international shareholders, that succeeded in acquiring the concession to exploit the mule-drawn tram service that remained in operation until 1914, when it was replaced by the Pernambuco Tramways electric tram service, later called Ferro Carril of Pernambuco (ZAIDAN, 1991).

Ferro Carril played a fundamental role in structuring the city, with tramlines connecting central areas to the outskirts. Residents were, however, constantly expressing dissatisfaction and calling for a more extensive network, a larger number of trams, and a faster and more regular service (MOREIRA, 1994, p. 85, ZAIDAN, 1991, p. 63). It was, however, not easy to address this problem, since the narrow, potholed, waterlogged streets of the central neighborhoods of Recife made it difficult for services to function well and this was exacerbated by the constant presence of street vendors, wagon drivers and careless pedestrians (ZAIDAN, 1991).

Sanitary sewage has always been a challenge in Recife. Various scholars who have studied the city have drawn attention to the inconvenience and disruption caused by the disposal of fecal material emanating from the townhouses directly into the river Capibaribe. The enslaved individuals called "tigers" who were responsible for throwing this material directly into the streets with a cry of "Water coming!"[5] feature prominently in the reports of chroniclers, historians and other observers of urban life. Up until the mid-19th century, there was no sanitary sewerage system whatsoever in the city.

[5] The long saga of the city's water and sewerage system is told in the following studies conducted under the supervision of Professor José Luiz da Mota Menezes and published by Compesa: *Água Vai!* (1990) by Virgínia Pernambucano de Melo, and *Águas do Prata* (1991) by José Luiz da Mota Menezes, Hamilton Araújo and João Castelo Branco Chamixaes.

elétrica da Pernambuco Tramways, posteriormente renomeada Ferro Carril de Pernambuco (ZAIDAN, 1991).

A Ferro Carril teve fundamental importância na estruturação da cidade, quando ampliou e construiu linhas e ramais conectando áreas centrais e arrabaldes. Entretanto, era notável a insatisfação da população do Recife, que, constantemente, solicitava a ampliação de linhas e quantidade de bondes, além de melhoria na velocidade e regularidade deles (MOREIRA, 1994, p. 85, ZAIDAN, 1991, p. 63). O problema, no entanto, não era facilmente contornado visto que as ruas estreitas, precárias e alagadiças dos bairros centrais do Recife dificultavam o bom funcionamento dos serviços, além da constante presença de vendedores, ambulantes, carroceiros e transeuntes desavisados (ZAIDAN, 1991).

A questão dos esgotos na cidade do Recife sempre foi bastante problemática. Vários autores que se debruçaram sobre a cidade ressaltaram os inconvenientes e transtornos proporcionados pelo escoamento e transporte de matérias fecais dos sobrados até o Rio Capibaribe. Os "tigres", escravos responsáveis por esse transporte, que lançavam os despojos direto das águas servidas nas vias, mediante o aviso "água vai!"[5], não faltavam nos relatos dos cronistas, historiadores e observadores da cena urbana. Até meados do século XIX, inexistia qualquer sistema de esgotamento sanitário na cidade.

A terrível epidemia de cólera de 1856 acelerou o processo de concessão para uma empresa que explorasse a oferta de um serviço moderno de esgotamento sanitário no Recife. A *Recife Drainage Company*, com sede na Inglaterra, inaugurou o primeiro sistema, ainda que precário, de esgotamento sanitário da cidade. Apesar de pioneiro, o sistema proposto pela Companhia recebeu diversas críticas de profissionais especializados, como Saturnino de Brito, Douglas Fox e Ceciliano Mamede (MOREIRA, 1994, p. 85–86). Brito criticou as dimensões erradas dos coletores, os vazamentos constantes e o fato de os dejetos serem lançados no próprio Rio Capibaribe (BRITO, 1917, p. 93). Os serviços precários permaneceram até 1893, quando o contrato com a *Drainage* foi rescindido e o Governo do Estado passou a controlar o serviço.

A cidade do Recife permaneceu com seu sistema de esgoto precário pelo menos até 1893, quando, finalmente a *Drainage* se declara incapaz de prosseguir com seus serviços. Somente após a rescisão desse contrato, o Governo do Estado assumiu a responsabilidade de implantar e gerir um novo sistema, que seria apenas iniciado em 1909, pelas mãos do célebre engenheiro sanitarista Saturnino de Brito, como será visto no próximo capítulo.

[5] Toda a epopeia do sistema de abastecimento de água e esgoto da cidade pode ser encontrada nos trabalhos coordenados pelo professor José Luiz da Mota Menezes editados pela Compesa: Virgínia Pernambucano de Melo (*Água Vai!*, 1990), José Luiz da Mota Menezes, Hamilton Araújo e João Castelo Branco Chamixaes (*Águas do Prata*, 1991).

The terrible cholera epidemic of 1856 speeded up the granting of a concession to a company that wanted to profit from providing a modern sanitary sewerage system in Recife. The Recife Drainage Company, based in England, introduced the first, still barely adequate, sewerage system in the city. Despite the novelty, the system proposed by this company was widely criticized by experts such as Saturnino de Brito, Douglas Fox and Ceciliano Mamede (MOREIRA, 1994, p. 85–86). Brito criticized the inadequate size of drains, the constant leaks and the fact that waste was still disposed of directly into the river Capibaribe (BRITO, 1917, p. 93).

The city of Recife's sewerage system remained poor until at least 1893, when the Recife Drainage Company finally declared itself unable to continue provision of the service. Only after this contract was terminated did the State Government take on the responsibility of installing and running a new system, which would not begin operation until 1909, under the supervision of the renowned sanitary engineer Saturnino de Brito, as will be seen in the next chapter.

The supply of drinking water in 19th century Recife was no less precarious. Piped water was made possible by the efforts of the Beberibe Company, a local private group that obtained the concession for the distribution and sale of drinking water in the second quarter of the century. However, the company did not install the first urban water pumps until 1870, which is when it can be said that piped water truly arrived for some residents of the city of Recife (SETTE, 1950, p. 215).

Saturnino de Brito also criticized the Beberibe Company for its inability to meet the demand coming from the population and also drew attention to a number of problems caused by broken and poorly maintained pipelines. These resulted in much water being wasted and, so long as they went unnoticed, undermined any attempted expansion of the system. The poor quality of the water supplied also brought undesirable consequences for the population, with numerous cases of colic and vomiting, some of them fatal (BRITO, 1915, p. 3).

Physicians later identified the cause as being poisoning caused by the erosion of the lead in pipes and subsequent contamination of water. This sickness was popularly known as *Saturnism* or *Chumbismo*[6]. Medical criticism grew stronger as the company refused to install new lead pipes or replace those already in existence (MOREIRA, 1994, p. 87, SETTE, 1950, p. 215).

Although Recife remained completely dependent on the sugar economy, there was a movement of capital towards the city to buy shares and set up companies providing public services. Private companies claimed to be

[6] [Translator's Note: from '*chumbo*,' the Portuguese word for lead.]

O abastecimento de água potável no Recife oitocentista, por sua vez, não era menos precário. A água encanada foi possibilitada pelos trabalhos da Companhia do Beberibe, grupo privado local que obteve a concessão da distribuição e comercialização da água potável no segundo quartel do século XIX. Entretanto, a empresa só conseguiu instalar os primeiros chafarizes urbanos em 1870, que é quando se pode dizer que a água encanada chegou, de fato, a uma parte dos domicílios urbanos da cidade do Recife (SETTE, 1950, p. 215).

Saturnino de Brito também criticou a incapacidade da Companhia Beberibe de suprir a demanda necessária da população, além de apontar os problemas trazidos pelas canalizações estragadas e malconservadas que produziam grandes perdas de água e, por não serem perceptíveis, comprometiam qualquer obra de expansão do sistema de abastecimento. A má qualidade da água distribuída também acaba trazendo consequências desagradáveis para a população, como alguns casos de cólicas e vômitos, eventualmente fatais (BRITO, 1915, p. 3).

Os médicos posteriormente verificaram que a causa de tais distúrbios se devia ao envenenamento causado pela ação das águas sobre o chumbo proveniente dos canos e, consequentemente, também, à contaminação das águas devido à ruptura de muitos deles. Esta infecção foi popularmente denominada de *saturnismo* ou *chumbismo*. As críticas médicas se acirraram ainda mais devido à obstinação da empresa em assentar novos encanamentos de chumbo e de não substituir os outros já implantados (MOREIRA, 1994, p. 87, SETTE, 1950, p. 215).

A despeito de o Recife continuar completamente dependente da economia açucareira, nota-se um deslocamento de capital para o espaço da cidade para a compra de ações e formação de companhias prestadoras de serviços públicos. Apesar do discurso das companhias privadas afirmando que estavam investindo nos serviços, a crítica à qualidade destes era uma constante tanto nos meios profissionais como na imprensa. A situação mais crítica era enfrentada pelas companhias de abastecimento de água e de esgoto cujos serviços estavam relacionados com as condições insalubres da cidade, o que terminaria por levar a encampação dos serviços por parte do Estado.

Os entraves e limites do Porto também eram uma parte evidente dessas carências infraestruturais da cidade. Como visto nos capítulos anteriores, os holandeses, que ocuparam a cidade ainda no século XVII, foram os primeiros a promover intervenções na morfologia da paisagem natural do ancoradouro do Recife, após esse período, no entanto, não foram empreendidas quaisquer modificações no Porto até o início do século XIX. Os melhoramentos realizados foram apenas reparos parciais, como o conserto de algumas paredes do arrecife e a retirada de pedras e âncoras do fundo do ancoradouro (CASTRO, 1976–1978, COSTA, 1992). Em 1815, foi constituída uma comissão nacional para estudar e executar obras de maior impacto na área, as quais, no entanto,

investing in services but were criticized both by experts and in the press for the poor quality of these. The situation was worst in the case of companies providing water and sewerage because these were related to the insalubrious nature of the city. These services therefore ended up being taken over by the State.

The limitations and shortcomings of port infrastructure were also much lamented. As seen in previous chapters, the Dutch, who occupied the city in the17th century, were the first to alter the morphology of the natural landscape of Recife's harbor, although, subsequent to this, the port underwent no modifications until the early 20th century. Only partial repair work was undertaken, including mending some reef walls and the removal of stones and anchors from the seabed (CASTRO, 1976–1978, COSTA, 1992). In 1815, a national Commission was set up to study and conduct large-scale work in the area, although the objective of this would only be achieved one century after its foundation. In Recife, the commission's initiatives were restricted to plans, studies and projects, such as those produced by the French engineers Boyer and Victor Fournier in 1838 and 1875, respectively (MOREIRA, 1994, p. 93). In 1887, the Federal Government approved a large-scale modernization project, *Descriptive Memoir and Justification for Improvements to the Port of Recife*, drawn up by the engineer Alfredo Lisboa, which included a new wharf, with warehouses and a broad avenue running alongside them, although this never came to fruition. In 1889, a competition for the commission was won by José da Silva Loyo and Antônio João Amorim, but the concession was transferred to the Hydraulic Works of Brazil Company and, by 1895, was considered defunct (CASTRO, 1976–178).

There was an urgent need to adapt the port to improved structural conditions, especially in view of the important role it played in trade and the regional hegemony of Recife in the 18th and 19th centuries. As steamships came to be the dominant mode of international sea transport, the limitations of the port became increasingly evident. The shallow depth of water at the entrance prevented access for large ships and obliged them to use smaller ships to offload merchandise (EISENBERG, 1977, p. 77).

There were serious shortcomings in terms of storage and transport facilities for sugar, especially supplies coming from the Southern Coastal Zone of the State, which depended on the Recife and São Francisco Railway Company. The station serving this railway line, near Five Points Fort, was situated around one kilometer from embarkation points. The Central Pernambuco Railroad faced the same problem, since it likewise did not possess a terminal on the Island of Recife. Only the terminal of the Great Western was located near the port. Various attempts were made to solve this problem until 1860, when it was decided that the most viable solution was to

só atingiram seus objetivos um século depois de sua fundação. No Recife, as iniciativas empreendidas pela comissão se resumiram a planos, estudos e projetos, como os elaborados pelos engenheiros franceses Boyer e Victor Fournier em 1838 e 1875, respectivamente (MOREIRA, 1994, p. 93). Em 1887, foi aprovado pelo Governo Federal um grande projeto de modernização, *Memória Descritiva e Justificativa do Melhoramento do Porto do Recife*, elaborado pelo engenheiro Alfredo Lisboa, que incluía um novo cais, com um conjunto de armazéns e uma larga avenida junto a este, mas também não foi concretizado. Em 1889, foi aberta a concorrência, que foi vencida por José da Silva Loyo e Antônio João Amorim, mas a concessão foi transferida para a Companhia de Obras Hidráulicas do Brasil e, em 1895, considerada caduca (CASTRO, 1976–178).

Adaptar o porto a melhores condições estruturais era urgente, sobretudo diante da sua importante posição comercial e da hegemonia regional do Recife durante os séculos XVIII e XIX. À medida que os grandes navios a vapor passaram a predominar no transporte marítimo internacional, as limitações do porto se tornaram evidentes. A pouca profundidade da entrada da barra impedia o acesso de grandes navios e obrigava o uso de barcos menores para desembarque (EISENBERG, 1977, p. 77).

Eram graves as deficiências nos serviços de armazenagem e de transporte do açúcar para exportação, principalmente nos insumos provenientes da Mata Sul, que dependiam da Estrada de Ferro *Recife and São Francisco Railway Company*. A estação dessa estrada de ferro, próxima ao Forte das Cinco Pontas, distava cerca de um quilômetro dos locais de embarque. A Estrada de Ferro Central de Pernambuco enfrentava o mesmo problema, pois seu terminal também estava situado fora da ilha do Bairro do Recife. Apenas o terminal da linha da Great Western se encontrava próximo do porto. Foram empreendidas diversas tentativas para contornar esse problema desde 1860, até que a decisão de transportar o açúcar em vagões abertos puxados por burros na área central da cidade foi considerada a solução mais viável para esse impasse, apesar de provocar inúmeros contratempos aos transeuntes e prejuízos aos produtores e exportadores (EISENBERG, 1977, p. 76). Assim, ao final do século XIX, a necessidade de uma modernização completa se tornou imperiosa para a posição comercial da cidade.

transport sugar in open wagons pulled by mules in the central area, even though this caused considerable inconvenience for pedestrians and was harmful to the business of producers and exporters alike (EISENBERG, 1977, p. 76). By the turn of the century, therefore, the need for full modernization had become imperative for the success of trade in the city.

4. CONCLUSION: *FIN-DE-SIÉCLE* RECIFE

Different from the Recife of euphoric optimism of the early decades of the 19th century, the Recife of the turn of the century had the appearance of a moribund city. This was not only because of epidemics and problems with sanitation but also because adaptation of new urban infrastructure and facilities to the colonial layout was posing greater and greater challenges for the city.

The narrow winding streets could not be lit or supplied with clean water and adequate sanitation. They could not even be connected to the tram network and other forms of vehicular transport. In the early years of the 20th century, the condition of the port generated protests from various sectors of the population, especially those whose livelihoods depended on the good functioning of the port. Moreover, the need to renovate the historic center of Recife would also meet another urgent practical need: that of creating the impression of a modern city as seen from the sea. Shortly thereafter, the Old Recife neighborhood was chosen as the location for the urban planning experiments that would set the tone for urban reform in the first few decades of the 20th century.

This important phase of modernization of urban structures remaining from the colonial period had already begun by the first decade of the 20th century, taking the form, primarily in the neighborhood of Old Recife, of radial eclectic buildings that would, from the 1910s onwards, provide the picture postcard image of the port of entry to Pernambuco's state capital. In the following decades, experiments of a similar kind would also result in significant morphological transformation of the neighborhoods of Santo Antônio and São José, including the opening of new avenues and the construction of high-rise buildings.

4. CONCLUSÃO: O RECIFE *FIN-DE-SIÉCLE*

Diferentemente do cenário de euforia otimista que o século XIX experimentou em suas primeiras décadas, a cidade do Recife chegava ao século XX com ares de cidade adoecida. Não apenas as epidemias e os problemas sanitários eram responsáveis pela situação, mas a dificuldade de alinhar os novos sistemas infraestruturais e equipamentos urbanos ao traçado colonial ficava cada vez mais desafiador.

As ruas estreitas e tortuosas não suportavam os sistemas de iluminação, abastecimento de água e saneamento. Tampouco suportavam a integração com as linhas de bonde e veículos. À entrada no século XX, essas condições portuárias certamente gerariam protestos de diversos setores da população, sobretudo daqueles cuja sobrevivência estava associada ao bom funcionamento do porto. Ademais, a necessidade de reformar o núcleo originário da cidade do Recife superava uma necessidade prática: era urgente criar uma imagem de cidade moderna vista do mar. Logo, foi o Bairro do Recife, o local escolhido para as experiências urbanísticas que definiram a tônica das reformas urbanas das primeiras décadas do século XX.

Essa importante fase de modernização das estruturas urbanas remanescentes do período colonial teve início logo na primeira década do século XX, manifestando-se primeiramente no Bairro do Recife: as vias radiais e os edifícios ecléticos se tornam, a partir da década de 1910, o cartão-postal e a porta de entrada da capital pernambucana. Nas décadas seguintes, experiências de teor semelhante, resultaram em sensíveis transformações morfológicas também nos bairros de Santo Antônio e São José, incluindo a abertura de novas avenidas e a verticalização.

FIGURA L
Avenida Rio Branco.
FONTE: Fundaj/ Acervo Josebias Bandeira.

FIGURE L
Rio Branco Avenue.
SOURCE: Fundaj/ Josebias Bandeira Collection.

5

A BUSCA POR UMA CIDADE BELA, EFICIENTE E SANEADA: RECIFE, 1900–1920

THE QUEST FOR A BEAUTIFUL, EFFICIENT, HEALTHY CITY:
RECIFE, 1900–1920

FERNANDO DINIZ MOREIRA

> O Recife Velho tem muito que fazer saudades: os bondezinhos da Ferro Carril, as sombreadas gameleiras das descidas das pontes, a maxambomba de seu Fletcher, a marcha triste dos escravos, a Lingueta com seus banquinhos circulares de ferro, os quiosques, as vendedoras de fitas e bentinhos na porta da Igreja do Poço da Panela em dias de festa. Costumes e tradições, tudo a civilização vai varrendo, espanando, limpando bem a poeira dos tempos.
>
> *Fernando Pio*

O século XX foi aquele que, sem dúvida, trouxe as transformações mais significativas para a cidade do Recife. Como visto no último capítulo, as décadas finais do século XIX já começaram a mostrar a busca por serviços mais eficientes para uma cidade que passava a ter pressa e precisava responder às necessidades da modernidade. Este capítulo procura mostrar as transformações da cidade ao longo das duas primeiras décadas do século XX, iniciando com um quadro da cidade no alvorecer do século XX, incluindo o estado dos serviços urbanos e as pressões por modernização. São analisados os dois grandes empreendimentos que marcaram a face da cidade no século XX: a modernização da área portuária conjugada com a reforma urbana do Bairro do Recife e o Plano de Saneamento do Recife, este último de autoria do engenheiro Saturnino de Brito, incluindo os impactos que esses projetos tiveram na cidade no final do período em estudo.

1. O RECIFE NO ALVORECER DO SÉCULO XX

No começo do século XX, o Recife era ainda fortemente marcado por sua condição portuária. O porto foi o elemento que estruturou a cidade, que "[...] nasceu como porto e a serviço imediato do porto", como nos lembra Josué de Castro (1954, p.131). Os capítulos anteriores mostraram que o Recife tinha um papel de entreposto regional, pois era dessa cidade que partiam todas as estradas principais da região.

A cidade teria, assim, uma estrutura urbana definida pelo porto, pelos bairros centrais e por pequenos núcleos, geralmente oriundos de antigos engenhos e povoações, denominados por Mário Lacerda de Melo (1978, p. 61–62) de *nódulos periféricos*, que se ligavam ao centro por meio de uma série de estradas carroçáveis que se tornariam, posteriormente, as principais vias da cidade. Essa fusão entre o centro e os núcleos e entre os próprios núcleos constituiria uma marca peculiar da evolução urbana recifense. Essa configuração ainda era nítida na virada do século, como nos revela o mapa produzido pela firma inglesa Douglas Fox, quando contratada para a execução de um plano de saneamento para a cidade em 1906.

> There is much reason to miss the old Recife: the little Ferro Carril trams, the shade provided by *gomelleira* trees as one came down from the bridges, Fletcher's "machine pump" locomotive, the somber march of the slaves, the Lingueta with its circular iron seats, the kiosks, the women selling ribbons and pendants at the doors of Poço da Panela Church on the holy days. Customs and traditions that are now no more than the dust and cobwebs of time, swept away entirely by the broom of modern civilization.
>
> *Fernando Pio*

The 20th century was, without doubt, the century that brought the most significant changes for Recife. As seen in the last chapter, the final decades of the 19th century had already seen a quest for more efficient services in a city that was starting to feel an urgent need to bring itself up to speed with the modern world. This chapter attempts to outline the transformations the city underwent during the first two decades of the 20th century, beginning with a description of the city at the dawn of this new century, including the condition of urban services and the recurrent m m calls for modernization. We examine two great undertakings that made a special mark on the city in the 20th century: the modernization of the port complex and urban development of the Old Recife neighborhood, and the city's Sanitation Plan, drawn up by Saturnino de Brito. We also assess the impact these projects had had on the city by the end of this period.

1. RECIFE AT THE DAWN OF THE 20TH CENTURY

In the early 20th century, Recife was still principally a port city. The port was the feature that gave the city its structure, a city which had originally "...come into being as a port, directly serving the port", as Josué de Castro put it (1954, p.131). The previous chapters have shown how Recife functioned as a regional trading post, with all the main roads in the region converging on this city.

Recife's urban structure was thus defined by the port, the central neighborhoods and smaller outlying centers, which generally surrounded old sugar plantations and small settlements. Mário Lacerda de Melo (1978, p. 61–62) called these places *peripheral nodules* and they were connected to the center by way of a series of streets wide enough for carriages and would later become the main roads of the city. This fusion of the center and outlying nuclei and between these secondary centers themselves was a feature peculiar to the urban development of Recife. This configuration was still clear at the turn of the century as shown in the map produced by the British corporation, Douglas Fox, when hired to draw up a sanitation plan for the city in 1906.

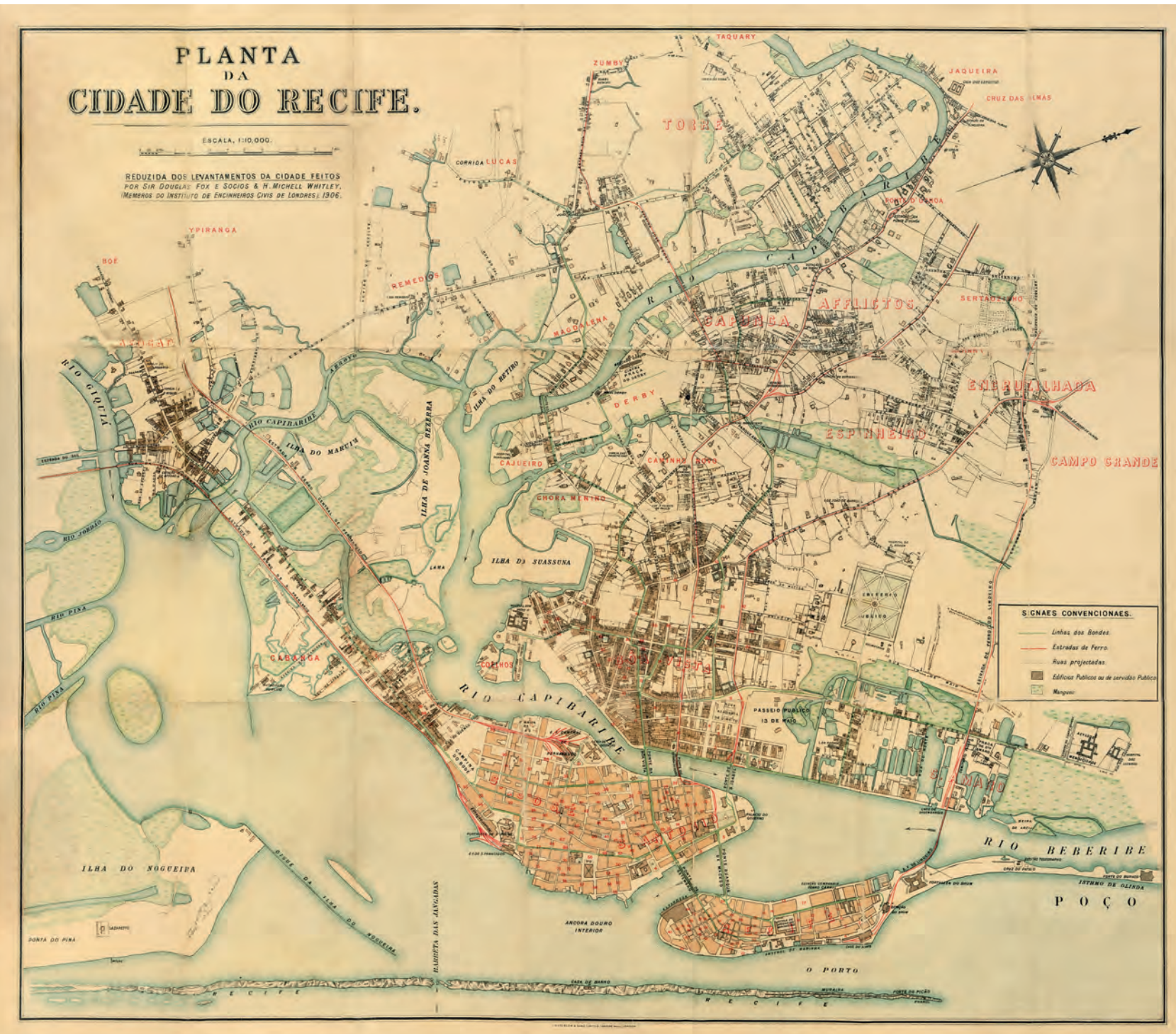


FIGURA 1
Mapa do Recife, Douglas Fox (1906).
FONTE: Museu da Cidade do Recife

FIGURE 1
Map of Recife, Douglas Fox (1906).
SOURCE: Museum of the City of Recife

A população da cidade praticamente dobrou na primeira década do século XX: de 113.106 habitantes em 1900, passou a ter 230.843 em 1913[1]. Os dados coletados por Saturnino de Brito em 1910 permitem-nos ter uma ideia da disposição dessa população pelo território da cidade, mostrando a grande concentração nos bairros centrais.

População do Recife por freguesias (1910).
Population of Recife by parish (1910).

Freguesias *Parishes*	**População** *Population*
Recife	13.204
Santo Antônio	19.234
São José	22.726
Graças	13.056
Boa Vista	21.576
Afogados	19.694
Poço	1.330
Várzea	4.153
Total	**123.746**

Tabela 1 *Table 1*
FONTE: BRITO, 1917, p. 74.
SOURCE: BRITO, 1917, p. 74.

Os dados relativos à altura dos prédios, mesmo sabendo que bairros como Graças, Poço, Afogados e Várzea abrangiam limites muito maiores do que os atuais, contribuem bastante ao entendimento do que era a cidade na primeira década do século XX.

O Bairro do Recife é o que apresentava maior densidade populacional, dada sua reduzida área e o alto número de edifícios. Ele abrigava a quase totalidade das firmas de comércio de exportação e importação, escritórios de companhias de navegação e de seguros, bancos e outras instituições financeiras, além dos armazéns de açúcar.

[1] Saturnino de Brito aponta para um número menor de habitantes, 123.746 em 1910, o que pode ser explicado pelo fato de ele ter recolhido esses dados na Recebedoria do Estado, que incluía apenas pagadores de impostos, excluindo um grande número de residentes em mocambos ou habitações precárias.

The population of the city practically doubled in the first decade of the 20th century, from 113,106 inhabitants in 1900 to 230,843 in 1913[1]. The data collected by Saturnino de Brito in 1910 provide some idea of how this population was distributed across the city, showing that it was mostly concentrated in central neighborhoods.

The data on the heights of buildings, bearing in mind that neighborhoods such as Graças, Poço, Afogados and Várzea extended well beyond their current boundaries at that time, provide a good picture of the city in the first decade of the 20th century.

The Old Recife neighborhood is the one that has the highest population density, given its smaller area and large number of buildings. It was home to almost all the businesses that exported and imported goods, along with shipping and insurance companies, banks, and other financial institutions, as well as warehouses for storing sugar.

When he lived in Recife, between 1905 and 1909, Gilberto Amado was responsible, at *Diario de Pernambuco*, for finding information on imported goods at steamship agencies and, as a result, visited the neighborhood with some frequency. He shows how the neighborhood was dominated by activities relating to the port.

> In the morning or the afternoon, I would go down to Cais do Apolo, Rua do Comércio, Rua do Brum, Rua Bernardo Vieira de Melo, Rua de Bom Jesus and others, where the steamship companies—J. Baltar & Cia, Julius von Söhsten, Griffith Williams and Johnson, Wilson, Sons & Co, Royal Mail, Steam Packet Co, Pacific Steaming Navigation Co, Borstermann & Cia, Hamburg Sudamerikanische—were located around Lingueta [Wharf]... The small steamships were moored, while others, the larger ones, appeared huge, lying at anchor, swaying to and fro on the choppy waters of the Lamarão, far out to sea... What tales these ships told me, with their many shapes, sizes and places of origin! A whole fleet of different kinds of ship, each one more intriguing than the last. I could not stop thinking about them: the ropes, the colors, the flat hulls, the sleek prows, the curve of the poop, nimble or heavy in volume; and the tall ships with their rigging, masts, and graceful decks, sails furled longing for the sun... or open, like great white wings, flapping joyfully in the clear blue sky.
> *(AMADO, 1955 p. 108).*

The port dominated the neighborhood. Businesspeople, dispatchers and sailors were the figures most likely to be seen on the streets of Old

[1] Saturnino de Brito cites a smaller population of 123,746 for 1910. This may be explained by the fact that he obtained his data from the State Revenue Office, which included only taxpayers, thereby excluding a large number of residents of slums and substandard housing.

Prédios no Recife por freguesias e por número de pavimentos (1910).
Buildings in Recife by parish and number of floors (1910).

Freguesias *Parishes*	**Número de prédios** *Number of Buildings*					
	Térreos *Ground floor only*	**1 pavto** *one floor*	**2 pavto** *two floors*	**3 pavto** *three floors*	**4 ou + pavto** *4 floors*	**Total**
Recife	630	224	171	228	27	1180
Santo Antônio	1.363	274	285	118	4	2046
São José	2.846	341	80	21	–	3288
Graças	2.045	84	–	–	–	2129
Boa Vista	3.122	149	75	3	–	3.349
Afogados	3.212	54	6	–	–	3272
Poço	1.683	34	–	–	–	1717
Várzea	690	7	–	–	–	697
Total	**15.593**	**1.167**	**617**	**270**	**31**	**17678**

Tabela 2 *Table 2*
FONTE: BRITO, 1917, p. 74.
SOURCE: BRITO, 1917, p. 74.

FIGURA 2
Rua da Cadeia, em torno de 1880. Fotografia de Moritz Lamberg.
FONTE: http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/bras/2679.

FIGURE 2
Rua da Cadeia, around 1880. Photograph by Moritz Lamberg.
SOURCE: http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/bras/2679

FIGURA 3
Bairros de Santo Antônio e São José (1905). Fotografia de Manuel Tondella.
FONTE: Fundaj.

FIGURE 3
Santo Antônio and São José districts (1905). Photograph by Manuel Tondella.
SOURCE: Fundaj.

Quando morou no Recife, entre 1905 e 1909, Gilberto Amado tinha como tarefa, no *Diario de Pernambuco*, buscar informações sobre mercadorias importadas nas agências de vapores, o que o levava a visitar o bairro frequentemente. Ele mostra-nos como a paisagem era dominada pelas atividades portuárias:

> De manhã ou de tarde, lá ia eu, pelo Cais do Apolo, pela Rua do Comércio, pelas ruas do Brum, Bernardo Vieira de Melo, Bom Jesus e outras, onde ficavam, em torno [do Cais] da Lingueta, as agências de vapores: J. Baltar & Cia, Julius von Söhsten, Griffith Williams and Johnson, Wilson, Sons & Co, Royal Mail, Steam Packet Co, Pacific Steaming Navigation Co, Borstermann & Cia, Hamburg Sudamerikanische [...] Os vapores, por exemplo, atracados os pequenos, fundeados outros, os grandes, gigantescos aos meus olhos, balançando na brabeza do Lamarão, lá fora... que não me diziam eles, na sua variedade de aspecto, de forma e origem! Constituíam uma esquadra de unidades diferentes, cada qual mais sugestiva. Guardei-lhes na visão as linhas, as cores, o achatado do casco, a esbeltez da proa, o abaulado da popa, a delicadeza ou a ênfase do volume; e, dos navios de vela, a aérea trama da mastreação, suas graciosas superestruturas, as velas enroladas — saudosas do sol... abertas —, grandes asas brancas felizes na claridade.
>
> *(AMADO, 1955 p. 108).*

A ambiência portuária dominava o bairro: negociantes, despachantes, marinheiros, eram estes os grupos que predominavam nas ruas do Bairro do Recife, mas existia um bom contingente de residentes, mais de 13 mil morando nos andares superiores dos antigos sobrados, muitos pequenos comerciantes e outras profissões ligadas à atividade portuária, em suas ruas tortuosas.

O bairro de Santo Antônio apresenta um desenho urbano mais ordenado, herança do desenho regular holandês, sediava os edifícios públicos principais e continha muitos edifícios altos também. Era o centro administrativo e cultural e detinha um intenso comércio a varejo (PERRUCI, 1978, p. 131; BARBOSA VIANNA, 1970, p. 26–27). Na sua porção norte, estava localizada a Praça da República, que, com o devido tratamento paisagístico e tendo como pano de fundo o Palácio do Governador e o Teatro de Santa Isabel, era o espaço cívico principal da cidade, atraindo as famílias de maior prestígio para as retretas em seus jardins (ARRAIS, 1998).

Os cronistas e memorialistas são unânimes em apontar a diversidade e o dinamismo da vida no bairro: o movimento do comércio e das repartições públicas, em repúblicas de estudantes, pensões, cafés e livrarias. Os cafés tinham destaque como lugares de estar da cidade, como o Café Lafayette, na esquina da Rua do Imperador com a Rua do Crespo (atual Rua Primeiro de Março); e o Café Rui, na Rua Nova; além das livrarias Nogueira, Ramiro Costa

Recife. But there was also a large contingent of residents, over 13,000 living on the upper floors of old townhouses, the owners of very small businesses and other professions related to the activities of the port, crammed into the narrow winding streets.

The Santo Antônio neighborhood had a more orderly urban design—a legacy of the geometrical Dutch layout. It was home to the main public buildings and also had many tall edifices. This was the administrative and cultural center and the place where retailers were located (PERRUCI, 1978, p. 131; BARBOSA VIANNA, 1970, p. 26–27). In the Northern portion, around Republic Square, which, duly landscaped and with the backdrop of the Governor's Palace and the Santa Isabel Theater, was the main civic space of the city, wealthy families attended performances by bands in the lavish gardens (ARRAIS, 1998).

The chroniclers and memoir writers are unanimous in their description of a diverse dynamic social life in this neighborhood replete with goods for sale and public offices, student lodgings, boarding houses, cafés and bookstores. The cafés were popular meeting places and these included Café Lafayette, on the corner between Rua do Imperador and Rua do Crespo (now Rua Primeiro de Março), and Café Rui, on Rua Nova, along with the Nogueira, Ramiro Costa e Filhos, and Econômica bookstores (SETTE, 1958, p. 161; 1950, p. 341). Rua do Crespo was a microcosm of the city—a meeting place for politicians, journalists, civil servants, students, literary figures, and various other professionals, near to the *Diario de Pernambuco* building and the Law Faculty, which, until 1911, was located in the old Espírito Santo Convent—that later would become the site of the Grand Hotel (SETTE, 1958, p. 251; AMADO, 1955, p. 22, 35).

The year of 1909 saw the opening of the first movie theater—the Patê, on Rua Nova—followed not long afterwards by the Royal and the Vitória, and these became a key feature of the center that would endure for almost the whole duration of the coming century. The main theater for live performances was Santa Isabel, which citizens of Recife dressed up to visit and enjoy its many concerts, plays, variety shows and poetry readings (SETTE, 1958, p. 118–124). In 1913, the Modern Theater opened. This theater was soon also adapted for the screening of movies, and, in 1915, the Park Theater also opened, providing even more entertainment opportunities for the local population.

The most luxurious clothing stores were concentrated along Rua Nova, called Barão da Vitória at the time, and Rua da Imperatriz, which was in Boa Vista. The upper floors of these buildings accommodated the surgeries of doctors and dentists and hair salons. In his memoirs, José Maria Bello also provides vivid descriptions of the neighborhood of Santo Antônio and the social life along Rua da Imperatriz and Rua Nova (BELLO, 1958, p. 23, 26, 33).

e Filhos, Econômica (SETTE, 1958, p. 161; 1950, p. 341). A Rua do Crespo era um resumo da cidade, reunindo políticos, jornalistas, funcionários públicos, literatos, estudantes e profissionais diversos, já que ao lado estavam as sedes do *Diario de Pernambuco* e da Faculdade de Direito do Recife, que funcionava, até 1911, no antigo convento de Espírito Santo, onde depois foi construído o Grande Hotel (SETTE, 1958, p. 251; AMADO, 1955, p. 22, 35).

Em 1909, surgia o primeiro cinema, o Patê, na Rua Nova, logo seguido pelo Royal e pelo Vitória, inaugurando, assim, um componente essencial do centro que perduraria por quase todo o século XX. A vida teatral era dominada pelo Santa Isabel, para onde acorriam os recifenses em seus melhores trajes para desfrutar de orquestras, peças teatrais, *shows* de variedades e declamações poéticas (SETTE, 1958, p. 118–124). Em 1913, a inauguração do Teatro Moderno, logo adaptado também para cinema, e, em 1915, a do Teatro do Parque ofereceram mais opções para os recifenses.

As lojas mais luxuosas de vestiário se concentravam ao longo das ruas Nova, na época denominada de *Barão da Vitória*, e da Imperatriz, esta última já na Boa Vista. Os andares superiores dos edifícios abrigavam consultórios médicos, dentistas e cabeleireiros. Em suas memórias, José Maria Bello também oferece vívidas descrições do bairro de Santo Antônio e da vida social ao longo da Rua da Imperatriz e Rua Nova (BELLO, 1958, p. 23, 26, 33).

Enfim, emergiam novas formas de sociabilidade no espaço público, muito diferente da vida do começo das décadas finais do século XIX (ARRAIS, 1998, p. 20–24). Entretanto, nesse comércio de elite, ofícios e vendedores tradicionais de cocada, peixe frito, tapioca, milho, comidas de milho e água de coco persistiam nas ruas do bairro de Santo Antônio.

Em São José, encontrava-se um grande contingente populacional, morando em casas térreas em sua maioria, além de um comércio ativo de lojas mais populares. Era difícil nessa época precisar a fronteira entre um bairro e outro, pois o nome *São José* para denominar essa área da cidade só surgiu em 1855, talvez devido ao adensamento da sua parte sul. Até então toda a região era conhecida apenas como *Ilha de Santo Antônio*. Nas suas ruas mais estreitas, moradores colocavam cadeiras nas calçadas e crianças brincavam na rua. Era um bairro com uma forte ideia de pertencimento entre seus moradores, como nos alertam Berguedof Elliot (1976) e Gilberto Freyre (1942).

As torres de igrejas como São Pedro dos Clérigos, São José do Ribamar, Bom Jesus dos Martírios e as Nossas Senhoras da Penha, do Terço, do Carmo e do Rosário dos Homens Pretos marcavam a paisagem do bairro, quase todas com seus largos que guardavam a quietude do período colonial.

O bairro da Boa Vista demarcava o limite entre o núcleo central e a área suburbana. Enquanto sua porção sul, em torno dos pátios de Santa Cruz e de São Gonçalo, mantinha o desenho urbano da era colonial, a Rua da Imperatriz formava, nessa época, junto com a Rua Nova, o eixo comercial mais

There were also new kinds of use of public space, very different from the ones of the final decades of the 19th century (ARRAIS, 1998, p. 20–24). This upmarket commerce was, however, still interspersed with traditional street vendors, selling *cocada*, fried fish, tapioca, corn on the cob, corn food, and coconut water on the streets of Santo Antônio.

São José was home to a large contingent of the population, living in houses that were mostly single-story, with a vibrant commercial center selling largely affordable goods. It would not have been easy at the time to establish the exact point where one neighborhood ended and the other began. The name São José, for example, only started to be used around 1855, perhaps when its southern part became more heavily populated. Until then, the whole region was known only as Santo Antônio Island. On the narrowest streets of the neighborhood, residents would place chairs on the sidewalks and children would play in the street. It was a neighborhood whose residents had a strong sense of belonging, as Berguedof Elliot (1976) and Gilberto Freyre (1942) note.

The towers of churches such as St Peter of the Clergy, São José do Ribamar, Bom Jesus of the Martyrs, Our Lady of Penha, Our Lady of Terço, Our Lady of Carmo and Our Lady of the Rosary of Black People were the main landmarks of the neighborhood, almost all of them surrounded by open spaces that retained the peace and quiet of the colonial period.

The Boa Vista neighborhood marked the boundary between the center and the suburbs. While the southern portion, around the churchyards of Santa Cruz and São Gonçalo, retained the urban design of the colonial era, Rua da Imperatriz, together with Rua Nova, at this time, was the most sophisticated commercial center in the city. Despite having the largest population, it was nevertheless the least densely populated of the central neighborhoods, owing to the enormous size of its largest premises, with houses set back far from the road. This kind of residential area for the upper and middle classes continued into neighboring districts, such as Paissandu, Benfica, part of Graças and Madalena, which were less densely populated still (PERRUCI, 1978, p. 131; BARBOSA VIANNA, 1970, p. 27). Adjacent neighborhoods, such as Coelhos, Santo Amaro and Ilha do Leite, were more sparsely populated, containing mostly stilt houses, with still extensive areas of swampland (CASTRO, 1959, p. 71). Almost all schools, institutes, colleges and libraries were located in Boa Vista, along with various hospitals and religious institutions, which required more space than this neighborhood could offer.

These three central neighborhoods formed a cohesive block bounded by rivers and bridges, which would be transformed by the plans that we shall examine in this and subsequent

sofisticado da cidade. Apesar de ser o mais populoso, era o menos denso dos bairros centrais, devido à sua grande extensão aos lotes maiores, com casas afastadas dos limites destes. Um tipo de ocupação residencial para classes altas e médias continuava por bairros limítrofes, como Paissandu, Benfica, parte das Graças e da Madalena, estes com densidade menor (PERRUCI, 1978, p. 131; BARBOSA VIANNA, 1970, p. 27). Nos bairros adjacentes, como Coelhos, Santo Amaro e Ilha do Leite, encontrava-se uma ocupação mais rarefeita, em sua maioria mocambos e extensas áreas ainda alagadas (CASTRO, 1959, p. 71). A Boa Vista concentrava a quase totalidade de escolas, institutos, colégios e bibliotecas, além de abrigar vários hospitais e instituições religiosas, justamente atividades que necessitavam de mais espaço, que esse bairro podia oferecer.

Esses três bairros centrais formavam um conjunto coeso emoldurado pelos rios e pontes, que seria transformado pelos planos que veremos neste e nos próximos capítulos, mas antes disso ocorreram ações menores de modernização[2].

Além desse núcleo central, encontramos *freguesias suburbanas* geralmente oriundas de antigos engenhos cujas terras vinham sendo desmembradas em chácaras desde o século XIX, como visto no último capítulo (GUERRA, 1970; PEREIRA DA COSTA, 1923). Alguns antigos núcleos, antes isolados, já se encontravam agora incorporados à mancha urbana, como é o caso da Capunga e das Graças (MELO, 1979). Apipucos, Monteiro e Poço da Panela, que eram famosos destinos para onde famílias acorriam no verão, vão passando a ter uma ocupação permanente, como atesta Barbosa Vianna em 1900:

> Hoje, com o transporte fácil e barato, não são somente os privilegiados da fortuna que gozam a vantagem dos ares mais puros e sadios dos campos; [...] não é mais a residência veranesca que se procura nos arrabaldes, e sim, na maioria dos casos, uma moradia efetiva e permanente.
>
> *(BARBOSA VIANNA, 1970, p. 169).*

José Maria Bello, pernambucano de Barreiros que fez carreira política no Rio de Janeiro e morou no Recife na virada do século XIX para o XX, descreve os subúrbios:

> Depois do almoço [...] saíamos a longos passeios de bonde pelos pitorescos arrabaldes: Madalena, Capunga, Casa Amarela [...] Os arredores do Recife guardavam ainda intacto, nas velhas residências patriarcais, sombreadas de

[2] No começo do século XX, o Prefeito Martins de Barros alargou a entrada da Rua do Hospício, antes estreitíssima, e embelezou o cais que hoje tem seu nome na altura da Praça Dezessete, deixando apenas o Cais do Apolo e o Cais de Santa Rita, com seus movimentos de pequenos barcos, barcaças e de vendedores de todos os tipos, que persistiriam por mais algumas décadas.

chapters. Before this, however, only minor attempts at modernization had been undertaken[2].

Apart from this central nucleus, suburban parishes tended to surround old sugar plantations, whose extensive holdings had been being broken up into small farmsteads since the 19th century, as seen in the previous chapter (GUERRA, 1970; PEREIRA DA COSTA, 1923). Some old centers, which had previously been isolated, were now incorporated into the urban fabric, as in the case of Capunga and Graças (MELO, 1979). Apipucos, Monteiro and Poço da Panela, which were famous summer residences, came to be permanently occupied, as attested by Barbosa Vianna in 1900.

> With today's inexpensive and convenient transport, it is not only the well-to-do who can enjoy the clean healthy country air... the outskirts of the city are no longer a place for summer residences and most homes located there are now used all year round as a main residence.
>
> *(BARBOSA VIANNA, 1970, p. 169).*

José Maria Bello, from Barreiros, Pernambuco, who went on to embark on a political career in Rio de Janeiro but lived in Recife at the turn of the 19th and 20th centuries, described the suburbs as follows.

> After lunch... we go on long tram rides through the picturesque outskirts of the city: Madalena, Capunga, Casa Amarela... The old patriarchal residences, shaded by trees, with back gardens sloping down towards the river, in the outlying regions of Recife, still retain a certain leisurely aristocratic appearance, which, I believe, clearly distinguishes this city from others in Brazil.
>
> *(BELLO, 1958, p. 22–23).*

Descriptions of these suburban areas almost always emphasize the calm provided by the abundant vegetation, the proximity to the river, the leisurely pace of life, the sweetness of the fruit, and the mild climate, including parts of the Beberibe river basin, to the north of the city, such as Beberibe, Água Fria, Fundão and Porto da Madeira.

Illustrators and memoir-writers such as Mario Sette and Gilberto Freyre reveal that water was everywhere. Rivers, wetlands, mangroves, lakes, and streams covered most of the area in the immediate vicinity of the city center, stretching from Santo Amaro to Afogados and creating a geography that, from the earliest

[2] In the early 20th century, Mayor Martins de Barros widened Rua do Hospício, which had previously been extremely narrow, and provided embellishment of the quay that now bears his name around Dezessete Square, leaving only Cais do Apolo and Cais de Santa Rita, with their hustle and bustle of ferries, barges and street vendors of all kinds, which would remain unchanged for many decades to come.

> arvoredo e com o rio a banhar-lhes os quintais, certo aspecto repousado e senhorial, que, creio, tão vivamente a marca entre as cidades brasileiras.
>
> *(BELLO, 1958, p. 22–23).*

As descrições desses subúrbios quase sempre ressaltavam a calma trazida pela vegetação abundante, pela proximidade com o rio, pelo vagar lento do tempo, pela doçura das frutas e pelo clima ameno, inclusive em áreas da bacia do Beberibe, no norte da cidade, como Beberibe, Água Fria, Fundão e Porto da Madeira.

Os registros iconográficos e de memorialistas como Mario Sette e Gilberto Freyre mostram-nos que a água estava presente por todos os lados: rios, áreas alagáveis, braços de mangues, lagoas, riachos, cobrindo grande parte dos arredores imediatos do centro, desde Santo Amaro a Afogados, formando uma geografia que desde cedo foi sendo transformada pelo ser humano, com aterros e com a criação de viveiros que existiam por toda a cidade. O transporte por barcos ainda era uma constante, e os casarões da Madalena ainda se voltavam para o rio, embora sem o mesmo prestígio das décadas anteriores (FREYRE, 1942, p. 121–122).

Barbosa Vianna há pouco nos lembrou da necessidade de meios adequados de transportes para se chegar até esses núcleos. A estruturação do espaço urbano recifense em torno de 1900 está intimamente associada ao sistema de transportes, neste caso o sistema de bondes de burro implantado em 1871. Ao diminuírem as distâncias, os bondes possibilitaram a ocupação de áreas mais afastadas do centro, intensificando o uso do solo e promovendo mudanças na paisagem: pontes foram construídas; sítios, subdivididos; ruas, abertas; e calçadas e casas, edificadas (ZAIDAN, 1991, p. 142).

O sistema de bonde de burros era complementado pelo trem urbano (maxambomba), que tinha duas linhas. Uma saía da Rua da Praça da República e ia pela Rua Formosa e Dom Bosco até a Praça do Entroncamento, de onde se dividia em três ramais: o primeiro (Arraial) seguia por: Espinheiro, Rosarinho, Tamarineira, Casa Amarela e Monteiro; o segundo (Dois Irmãos): Ponte D'Uchôa, Jaqueira, Parnamirim, Sant'Anna, Casa Forte, Monteiro, Apipucos e Dois Irmãos; e o terceiro (Várzea): Graças, Quatro Cantos, Madalena, Zumbi, Cordeiro, Iputinga, Caxangá e Várzea. Uma segunda linha saía da Rua da Aurora nas proximidades da Assembleia Provincial (atual Assembleia Legislativa) e seguia pela Rua do Príncipe e João de Barros até o Largo da Encruzilhada, onde se dividia em dois ramais: um para Olinda e outro para Beberibe. O sistema de bonde de burros atuava de forma complementar, com duas linhas ligando os quatro bairros centrais à Madalena, à Capunga e aos Aflitos. Uma outra linha partia de São José, seguia para Afogados pela Rua Imperial, chegando ao Largo da Paz. Existiam algumas conexões entre o Hospital Pedro II, nos Coelhos, a Santa Casa e o Cemitério de Santo Amaro.

times, had undergone transformation at the hands of human beings, with landfilling and the creation of smallholdings in all parts of the city. Riverboats were still the norm and the grand old houses of Madalena stood in grounds that ran down to the riverbank, despite having lost some of the prestige that they had enjoyed in previous decades (FREYRE, 1942, p. 121–122).

Barbosa Vianna not so long ago reminded us of the need for adequate means of transport to reach these peripheral centers. The structuring of Recife's urban space around 1900 was intimately intertwined with its transport system, in this case, the system of mule-drawn trams introduced in 1871. By cutting distances, these streetcars made it possible to occupy areas lying further out from the center, intensifying the use of land and transforming the local landscape. Bridges were built, farms divided up, streets opened, sidewalks laid out, homes constructed (ZAIDAN, 1991, p. 142).

The system of mule-drawn streetcars was complemented by a metropolitan railway (called the "machine pump"), which had two lines. One ran from Rua da Praça da República through Rua Formosa and Dom Bosco to Praça do Entroncamento, where it divided into two branch lines—one (Arraial) passing through Espinheiro, Rosarinho, Tamarineira, Casa Amarela and Monteiro, and the other (Dois Irmãos) through Ponte D'Uchôa, Jaqueira, Parnamirim, Sant'Anna, Casa Forte, Monteiro, Apipucos and Dois Irmãos. A third branch line (Várzea) had stops in Graças, Quatro Cantos, Madalena, Zumbi, Cordeiro, Iputinga, Caxangá and Várzea. The second main line ran from Rua da Aurora near the Provincial Assembly (now the Legislative Assembly) through Rua do Príncipe and João de Barros to Largo da Encruzilhada, where it too divided into two branch lines: one going to Olinda and the other to Beberibe. This was complemented by a mule-drawn tram system, with two lines connecting the four central neighborhoods to Madalena, Capunga, and Aflitos. Another line started out from São José and ran through Afogados along Rua Imperial, up to Largo da Paz. There were some connections between Pedro II Hospital, in Coelhos, Santa Casa and Santo Amaro Cemetery.

This transport system further fueled urban development along the main axes out of the city center. The rural nature of this area was still visible at the beginning of the century, but already undergoing transformation, with the old farmsteads and smallholdings—especially those nearer the center—beginning to be parceled up, and small-scale landfilling operations undertaken (MENEZES, 1991, p. 12).

The places where these lines crossed, Entroncamento and Encruzilhada, whose names recall this function, soon became important places in the urban structure. The former was located on a cleared patch of land, with platforms made of brushwood and cement. In the following

Esse sistema de transporte reforçava uma ocupação urbana por meio de eixos partindo do centro, que no começo do século ainda era visível, mas que estava se transformando, pois antigos sítios e chácaras começaram a ser parcelados, particularmente aqueles mais próximos do centro, e pequenos aterros foram sendo implementados (MENEZES, 1991, p. 12).

Os lugares onde essas linhas se cruzavam, Entroncamento e Encruzilhada, cujos nomes já sugerem essa função, logo se tornaram lugares importantes na malha urbana. Enquanto o primeiro era um descampado, tomado por plataformas de cimento e capinzais, foi transformado na década seguinte em um parque; o segundo sediava uma feira ao ar livre, que foi, também na década seguinte, alojada em um moderno mercado.

2. SERVIÇOS PÚBLICOS E A DEMANDA POR MODERNIZAÇÃO

Apesar da hegemonia regional do Recife, o porto apresentava sérias limitações. Os grandes navios a vapor, que aceleraram o ritmo do comércio internacional, a partir da segunda metade do século XIX, requeriam mais espaço do que o porto oferecia. Navios cujos calados excedessem 6 metros e cujo comprimento fosse maior que 85 metros estavam impossibilitados de entrar na barra: eram obrigados a ancorar à distância, o que tornou as operações de carga e descarga bem mais difíceis (PERRUCI, 1978, p. 130; EISENBERG, 1977, p. 77; LEVINE, 1980, p. 83). Relatos da época dos viajantes e cronistas apontam para a verdadeira aventura que era a travessia dos barcos ancorados fora da barra até o cais em terra firme: "E ir até lá, que torturas de enjoo e que ameaças de perigo! Os botes pulavam nas vagas quase sempre ariscas, e o acesso a bordo requeria primores de destreza nos saltos para a escada" (SETTE, 1950, p. 76). O antigo ancoradouro estava de fato superado.

Sette relata ainda os inconvenientes de embarque e desembarque no porto devido ao calçamento irregular, ruim de andar, e ao pouco espaço disponível (SETTE, 1958, p. 285–289). Já o jovem Gilberto Amado se lembra com prazer da operação de ir aos grandes paquetes que não entravam no porto: a sensação de ser içado na lancha, jogado na cesta, os solavancos, o aperto entre os passageiros e, para sua felicidade, a proximidade com as mocinhas (AMADO, 1955, p. 112–113).

Existiam ainda sérias deficiências nos serviços de armazenagem e de transporte, que afetavam o transporte de açúcar para exportação. Os terminais da Recife and São Francisco Railway Company, que se dirigia para o Cabo e a Mata Sul, e da Estrada de Ferro Central de Pernambuco, para o oeste do Estado, localizavam-se fora da Ilha do Recife. O primeiro, em frente ao Forte das Cinco Pontas; e o segundo, na Estação Central, em frente à Casa de Detenção, no bairro de São José. Apenas o terminal da linha da Great Western

decade, this area was transformed into a square. The second was the location of an open-air market, which was, in the following decade, transformed into a modern covered market.

2. PUBLIC SERVICES AND THE DEMAND FOR MODERNIZATION

Despite the regional hegemony of Recife, the port had serious limitations. Large steamships, which had speeded up the pace of international trade in the second half of the 19th century, now required more space than this port could provide. Ships whose drafts exceeded six meters and which measured more than 85 meters in length could not enter the harbor and were obliged to lie at anchor some distance out to sea, making loading and unloading much more difficult (PERRUCI, 1978, p. 130; EISENBERG, 1977, p. 77; LEVINE, 1980, p. 83). The accounts produced by travelers and chroniclers of the time describe the veritable adventure that visitors were obliged to endure when negotiating the passage from boats at anchor outside of the harbor to the quayside on dry land. "Getting there was a stomach-churning perilous business! We were tossed about on the almost always angry waves, and embarkation required us to exhibit the utmost dexterity in clambering onto the ship's dangling rope ladder" (SETTE, 1950, p. 76). The old port facilities were outdated indeed.

Sette also recalls the inconvenience of embarking and disembarking at the port caused by the irregular paving, which made walking difficult, and the cramped conditions of the neighborhood (SETTE, 1958, p. 285–289). The young Gilberto Amado, meanwhile, fondly remembers the process of being ferried across to the grand ocean liners that could not enter the port: the sensation of being tossed into a basket and winched up onto the small tender boats, the lurching to and fro, passengers being squashed together, including, much to this author's delight, a number of good-looking young ladies (AMADO, 1955, p. 112–113).

The storage and transport services also posed serious difficulties affecting the transportation of sugar for export. The Recife and São Francisco Railway Company terminals, some of whose lines ran to Cabo and Mata Sul, and the Pernambuco Central Railroad, whose trains ran west upstate, were located on the mainland—the first, opposite Five Points Fort, and the second, at Central Station, opposite the House of Detention, in the São José district. The terminal of the Great Western line, known as Brum Station, was, however, located near the port, on the northern tip of the island. The continuing expansion of this railroad network through the State of Pernambuco made the port even more central but also more glaringly exposed the system's weaknesses in terms of infrastructure, particularly in relation to its connection to the port.

se encontrava próximo do porto, no extremo norte da ilha, na Estação do Brum. A contínua expansão dessas malhas ferroviárias pelo Estado de Pernambuco reforçou a centralidade do porto, mas tornou evidente as fragilidades de infraestrutura, justamente na conexão com o porto.

Há décadas que se faziam necessários serviços de modernização do porto, mas os planos não se concretizavam. À entrada no século XX, essas condições portuárias certamente gerariam muitos protestos, particularmente daqueles cuja sobrevivência estava associada ao bom funcionamento do porto. O setor comercial, via Associação Comercial de Pernambuco (ACP), pressionava pelas realizações das obras, consideradas urgentes, mantendo em seus relatórios uma seção exclusiva intitulada *Melhoramentos do Porto*, que sempre denunciava a precariedade do sistema e o constrangimento particularmente em relação aos estrangeiros (ACP, 1907, p. 38–39). Após outras frustradas concorrências, apenas em 1908 é que foram confirmadas as obras do porto, com a criação de uma subcomissão da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, dirigida pelo engenheiro Alfredo Lisboa.

O estado geral dos serviços públicos urbanos (transporte, esgotamento sanitário, abastecimento de água) também era objeto de críticas. O sistema de bondes de burro, que durou até 1914, quando foram substituídos por bondes de tração elétrica, era muito criticado pela população, a julgar pelas constantes notas nos jornais. Além de solicitarem ampliação de linhas, eram feitas constantes reclamações pelo aumento do número, pela maior velocidade e pela regularidade dos bondes. Por outro lado, não se pode apenas culpar a companhia, uma vez que as ruas estreitas em nada contribuíam: calçamento precário, ruas alagadas, obras e consertos frequentes, mendigos, vendedores, ambulantes e carroças estacionadas tornavam o tráfego bem mais lento e causavam constantes acidentes (ZAIDAN, 1991, p. 63; SETTE, 1958, p. 224; MOTA, 1997, p. 23–24).

Os bondes, tendo em torno de três metros de largura e vindo em ambos os sentidos, ocupavam grande parte do espaço da maioria das ruas em Santo Antônio e São José (MOTA, 1997, p. 27). Em suas andanças por esses bairros, entre 1905 e 1906, Gilberto Amado reclamava dos bondes que passavam roçando, ameaçando-lhe arrancar o braço nas ruas estreitas (AMADO, 1955, p. 26). Mario Sette (1958, p. 63) recorda:

> Ruído de freio destravado. Estalidos de chicote. Rumor surdo de rodas. Prossegue a viagem. O cocheiro debruça-se na plataforma, distende o braço, vibra o relho. Surra o animal do centro, os das extremidades. Com ímpeto, com insistência, sem pena. Dá estouros com a boca, grita, encoraja. A tira de couro encolhe-se em espiral e alonga-se em linguado. Ganha velocidade o carro, toma cada vez maior impulso. As mulas arrancam chispas das pedras do calçamento golpeando-as com as ferraduras. Vai-se vencer a rampa da ponte da Boa Vista.

For decades, there had been a need for modernization of port services, but the plans had never succeeded in getting off the ground. As the 20th century dawned, the condition of the port began to generate more vocal protests, especially among those whose livelihoods depended on it. Businesspeople, through the Association of Commerce of Pernambuco (ACP), were lobbying for work to be carried out as a matter of urgency, with a section of their annual report always devoted exclusively to 'Improvements to the Port' and constant complaints regarding the inadequacy of the system and the embarrassment it occasioned, especially when dealing with international clients (ACP, 1907, p. 38–39). After other public contests had come to nothing, it was not until 1908 that work on the port was confirmed, with the creation of a sub-committee of the Fiscal and Administrative Commission for Work on the Port of Rio de Janeiro, under the direction of the engineer Alfredo Lisboa.

The general state of urban public services (transport, sanitary sewerage, and water supply) was also the target of much criticism. The mule-drawn tram system, which continued until 1914, when it was replaced by electric trams, was heavily criticized by the population, to judge from constant remarks in the press. People called for the lines to be expanded in length and number and lamented the slowness and irregularity of the service. The blame for this, however, did not lie entirely with the company. The narrow streets did nothing to help, in combination with poor road surfacing, flooding, frequent roadworks, beggars, street vendors and carts blocking the way, all of which slowed down the traffic and caused frequent accidents (ZAIDAN, 1991, p. 63; SETTE, 1958, p. 224; MOTA, 1997, p. 23–24).

The streetcars were around three meters in width and traveled in both directions. They therefore took up most of the road in Santo Antônio and São José (MOTA, 1997, p. 27). On his walks through these neighborhoods, between 1905 and 1906, Gilberto Amado complained of trams passing so close by him on the narrow streets that they threatened to tear off his arm (AMADO, 1955, p. 26). Mario Sette (1958, p. 63) recalls the following scene.

> The noise of the brake being wrenched off. Cracks of the whip. The soft swish of the wheels. The journey continues. The driver strains over in his box, the muscles in his arm tense. He brandishes the whip, beats the animal in the center, lashes the ones at the sides; assails them with hard, relentless, pitiless blows. He makes clicking noises with his mouth, shouts out, goads the beasts on. The strip of leather curls up into a spiral and is then snapped out swiftly into a long cruel lash. The car picks up speed, gains momentum. The mules kick up chips of stone from the road with their iron shoes. They struggle to gain purchase on the ramp leading up to Boa Vista Bridge.

Sette (1958, p. 214–216) continua seu relato mostrando o sofrimento dos pobres animais para vencer aclive das pontes, fazendo com que passageiros descessem para aliviar o peso, apesar das reclamações daqueles que estavam atrasados. A chegada dos bondes elétricos finalmente iria aliviar o sofrimento dos animais e estabelecer um transporte mais rápido. Sua inauguração, em 12 de outubro de 1914, com um bonde para Olinda, foi uma verdadeira festa nas duas cidades.

O sistema de saneamento, operado pela Companhia Recife Drainage desde 1876, foi criticado por vários técnicos, como Saturnino de Brito, que diagnosticou vários erros: lançamento dos dejetos no próprio estuário do Rio Capibaribe, dimensões erradas dos coletores, galerias de diversos tipos, deficiência na ventilação e no escoamento do sistema, péssimo estado das galerias e dos coletores, etc., além de ser restrito à área central da cidade. Tal situação contribuía em grande parte para a péssima condição insalubre da cidade. Apesar de longas, as palavras do cronista Mário Sette, apoiado nos escritos do Dr. Octávio de Freitas, ilustram bem o descaso da referida companhia e a situação higiênica da cidade:

> Os malefícios verdadeiros do sistema de escoamento das fezes e águas servidas da Recife Drainage viriam a se produzir, sim [...] quando do acréscimo da população, pela falta de zelo da empresa, pelo mau estado dos canos, pela insuficiência da água [...] e pelas péssimas condições higiênicas da cidade [...] as caixas das latrinas eram focos de ratos e de baratas; a canalização estourava contagiando o subsolo e atingindo veios d'água; as descargas não eram suficientes; a colocação dos aparelhos tornava-se inconveniente e perigosa quando eram próximas a cozinhas, salas de refeições, quartos de dormir [...] Incontestavelmente eram os aparelhos da Drainage os causadores de milhares de casos mórbidos, principalmente os de tifo e desinteria. Notava-se mesmo que arrabaldes onde não existiam instalações da Drainage ofereciam melhores condições de salubridade do que a parte central da cidade.
>
> *(SETTE, 1950, p. 262).*

Finalmente, em 1893, a Drainage se confessou incapaz de prosseguir seus serviços, e o Governo do Estado, após rescindir o contrato, passou a estudar um sistema efetivamente moderno sob sua responsabilidade, processo este que desembocaria na opção por Saturnino de Brito já no século XX.

Um processo semelhante também pode ser observado na Companhia do Beberibe, responsável pelo abastecimento de água, que era criticada por suas canalizações estragadas e malconservadas que produziam grandes perdas e falta de água. A empresa foi ainda acusada de utilizar águas impuras do Açude Dois Irmãos, de utilizar canos de chumbo e de adiar novas derivações

Sette (1958, p. 214–216) goes on to describe the suffering these poor creatures endure in their efforts to climb the steep slope up to the bridge, with some passengers getting off to lessen the weight, despite the protestations of those who are late for appointments. The arrival of electric trams finally put an end to the suffering of these animals and established a more rapid form of transport. The inaugural electric tram trip, on 12 October 1914, to Olinda, was a cause for great celebration in both cities.

The sanitation system, operated by the Recife Drainage Company since 1876, had been criticized by various experts, including Saturnino de Brito, who identified various errors: waste was disposed of directly into the estuary of the river Capibaribe, drains were the wrong size and of various types, there was insufficient ventilation and waste disposal, and gutters and drains were in a poor state of repair. Furthermore, the whole system was restricted to the central part of the city. This was the situation that was largely responsible for the appalling sanitary conditions in the city. The words of Mário Sette, supported by the writings of Dr. Octávio de Freitas, clearly illustrate the drainage company's negligence and the poor state of hygiene that prevailed in Recife at the time:

> The true evils of the system for disposal of feces and wastewater provided by Recife Drainage would only truly become apparent... when the population grew in size. This was the result of negligence on the part of the company, the poor state of repair of piping, the lack of water... and the appalling hygiene conditions in the city... Cesspits provided a fertile breeding ground for rats and cockroaches; pipes burst and contaminated the subsoil and waterways; waste disposal was inadequate; the placement of equipment made it dangerous and inconvenient when in close proximity to kitchens, dining areas, and bedrooms... There was no disputing the fact that Drainage facilities had been responsible for thousands of deaths from diseases, principally typhoid and dysentery. Outlying parts of the city not served by installations provided by the Recife Drainage Company, were even found to be *more salubrious* than those in the city center that were.
>
> *(SETTE, 1950, p. 262).*

Finally, in 1893, the Recife Drainage Company confessed itself incapable of continuing to provide the service and the State Government rescinded the contract and began to investigate the possibility of introducing an efficient modern government-run system that would, in the next century, eventually adopt Saturnino de Brito's solution.

A similar process occurred with the Beberibe Company, which was responsible for the water supply and was criticized for poorly maintained and burst pipes leading to wastage and water

para as casas, além de não cuidar da manutenção dos canos já implantados (BRITO, 1915, p. 3), provocando problemas de saúde na população. Finalmente, em 1912, o governo rescinde o contrato com a Companhia do Beberibe.

Apesar de o Recife já possuir serviços básicos antes de outras cidades, não se pode dizer que eram satisfatórios. Mesmo com o esforço das companhias em reinvestir, modernizar e expandir seus serviços, estes estavam sempre em crise, levando em conta as constantes reclamações da população e dos técnicos, e isso se refletia nas péssimas condições de salubridade da cidade.

O início do século XX veria muitas epidemias. Em 1901, ocorreu uma epidemia de peste bubônica (FREITAS, 1919, p. 36; 1943, p. 68–70). Em 1904, uma epidemia de desinteria causou 2.886 óbitos; e, em 1911, uma de varíola acarretou 2.440 mortes (LEMOS FILHO, 1960, p. 122). Já 1912 foi marcado pela febre amarela e por outra epidemia de peste bubônica. Os escritos do eminente médico Octávio de Freitas são uma fonte fundamental para entender os problemas de insalubridade da cidade. Além da ineficiência dos serviços públicos, Freitas alertou para as condições insalubres de habitação de boa parte da população e de uma série de atividades que ocorriam sem o mínimo de higiene: feiras livres, matadouros, açougues e deposição de lixo nas vias públicas (FREITAS, 1943, p. 31–43, 57–60, 81–88; 1904, p. 273–291).

Analisando a rede de esgotos e as condições sanitárias e ambientais do Recife, o engenheiro sanitarista Saturnino de Brito teceu considerações nada animadoras sobre o estado higiênico geral da cidade, revelando os altos índices de mortalidade, a falta de higiene da população e a insalubridade das habitações:

> Os quintais sombrios e sujos; as terras e as águas maculadas no interior da cidade; o ar viciado; os esgotos defeituosos, sem águas o bastante e incompletos; a água potável insuficiente e mal distribuída [...] eis fatores bastantes para a insalubridade de uma cidade populosa. Existe, entretanto, um outro importantíssimo: o grande número de habitações, essas mal edificadas e malcuidadas pelos moradores.
>
> (BRITO, 1917, p. 44).

Sobre os edifícios, ressalta a estreiteza do lote, as alcovas e os poços de ar sombrios e profundos:

> Deve-se, porém, não esquecer a influência capital das edificações mal planejadas, mal executadas, sem ar e sem luz nos compartimentos, esgotadas de um modo perigoso à salubridade, algumas com esgoto e sem água, e, além disto, mantidas pelos moradores sem o necessário asseio. São "casas assassinas" na feliz expressão de um ilustrado higienista francês.
>
> *(BRITO, 1915, p. 4).*

shortages. The company was also accused of pumping unclean water from the Dois Irmãos Reservoir, of using lead pipes, of delaying the inclusion of some homes in the grid, and also of failing to maintain the pipes already installed (BRITO, 1915, p. 3), with detrimental consequences for the health of the population. Finally, in 1912, the government severed its contract with the Beberibe Company.

Although Recife received basic services earlier than other cities, it cannot be said that these services were at all satisfactory. Even though companies made an effort to reinvest and to modernize and expand their services, they were, if the constant complaints coming from technical experts and the general public are to be believed, always in a state of crisis, and this was reflected in the appallingly insalubrious sanitation conditions in the city.

The early years of the 20th century would see many epidemics. In 1901, there was the bubonic plague (FREITAS, 1919, p. 36; 1943, p. 68–70). Then, in 1904, an epidemic of dysentery caused 2,886 deaths; and, in 1911, a smallpox outbreak was responsible for a further 2,440 fatalities (LEMOS FILHO, 1960, p. 122). This was followed, in 1912, by yellow fever and another outbreak of bubonic plague. The writings of the eminent physician Octávio de Freitas shed invaluable light on the insalubrious conditions in the city. Apart from the inefficiency of public services, Freitas pointed to the insalubrious housing conditions of most of the population and various facilities that were not subject even to the most minimal standards of hygiene: including open markets, slaughterhouses, butcher's shops and the disposal of solid waste in public thoroughfares (FREITAS, 1943, p. 31–43, 57–60, 81–88; 1904, p. 273–291).

Describing the sewage network and sanitary and environmental conditions in Recife, the sanitary engineer Saturnino de Brito painted a very uninspiring picture of the general state of hygiene in the city, revealing high indices of mortality and lack of hygiene on the part of the population, and insalubrious housing conditions:

> Backyards are dark and dirty; land and water alike are filthy in the inner parts of the city; the air is fetid; the sewers defective and unfinished, with insufficient water; there is a dearth of clean water and that which does exist is poorly distributed... these factors alone are sufficient to create highly insalubrious conditions in a heavily populated city. There is, however, one other extremely important factor: the large number of shoddily constructed dwellings that are, furthermore, poorly maintained by their residents.
>
> *(BRITO, 1917, p. 44).*

In relation to buildings, he draws attention in particular to the cramped lots, the alcoves and the deep dark pools of air:

Pode-se argumentar que o olhar profissional de um médico e de um engenheiro sanitarista pode ser implacável e excessivamente rigoroso, mas cronistas como Gilberto Amado e José Maria Bello, escrevendo em torno de 1905 e 1906, também reforçam esse quadro:

> As ruas de comércio em grosso, entrepostos depósitos e trapiches ofereciam ao meu olfato ultrassensível toda a gama de maus odores [...] Dos armazéns de açúcar minava o ranço de melaço velho, revolvedor de entranhas tão enjoativo. O sol coruscava cruíssimo nas perdas desajustadas do calçamento antigo todo esburacado. No inverno as poças de lama e de água fermentada eram tantas que se tornava difícil evitar molhadela de sapatos e [...] salpicos nas caças de casimira [...] O pior eram os ratos mortos que por ali se espalhavam [...].
>
> *(AMADO, 1955, p. 104).*

> O Recife era naquela época uma cidade estagnada e, sobretudo, de péssimo renome sanitário [...] À varíola endêmica e aos constantes surtos de peste bubônica e febre amarela, juntava-se nova epidemia que médicos diagnosticavam como "cólicas saturninas" por virem do envenenamento pelo chumbo da rede de água. Rebentavam com frequência os canos de esgoto.
>
> *(BELLO, 1958, p. 39).*

Diante desse quadro, teve início uma intervenção mais empenhada do Estado na organização dos serviços de higiene urbana. Logo após a Proclamação da República, veio a ser promovida uma reorganização da antiga e frágil Repartição de Hygiene, inaugurando um momento de profundas redefinições na atuação da saúde pública do Estado, com a criação de diversos aparelhos: o Laboratório de Microbiologia, o Laboratório de Análise do Estado, o Instituto Vaccinogênico e o Desinfectório.

É exemplar como prova dessa nova consciência a ocorrência do *I Congresso Médico de Pernambuco,* em 1909, organizado por Octávio de Freitas, que congregou médicos, sanitaristas, higienistas e advogados numa cruzada de conscientização da relação entre os males epidêmicos e a questão urbana. É o início da problematização das moradas dos mais pobres, particularmente o mocambo, como objeto de saúde pública. Nesse sentido, o discurso do jornalista e advogado Arthur Orlando, respeitável intelectual da época e então diretor do *Diario de Pernambuco*, é bem evidente:

> São os mocambos, casebres imundos, sem ar, sem luz, edificados sobre terrenos alagadiços, pântanos ou mangues, com tábuas de caixões e latas de querosene, sem divisões internas, vivendo todos os inquilinos, novos e velhos, homens e mulheres, pais e filhos, em uma repugnante promiscuidade.
>
> *(ORLANDO, 1908, p. 56).*

> Neither should we forget the major influence of poorly planned, shoddily built constructions, with no air or light in rooms, drained in a manner that is harmful to health or, in some cases, completely bereft of sewerage or running water, and, furthermore, maintained by their residents without due care. These are "killer homes" to borrow the apt phrase coined by a famous French hygienist.
>
> *(BRITO, 1915, p. 4).*

It could be argued that the professional view of a physician and a sanitary engineer may be unduly implacable in its rigor, but chroniclers such as Gilberto Amado and José Maria Bello, writing around 1905-1906, came to much the same conclusion.

> The streets full of wholesalers, depositories, entrepots and jetties assailed my oversensitive olfactory organs with a wide range of especially foul odors... The warehouses where sugar was stored gave off a stomach-churning rancid stench of old molasses. The sun beat down mercilessly on the ill-fitting stones of the old sidewalk that was full of potholes. In the winter, there were so many pools of mud and stagnant water that it was difficult to avoid getting your shoes wet... or mud splashing up onto your cashmere hunting coat... Worst of all, there were dead rats lying around everywhere...
>
> *(AMADO, 1955, p. 104).*

> Recife was at that time, a stagnant city, with a dreadful reputation for poor sanitation... Smallpox was endemic and there were constant outbreaks of bubonic plague and yellow fever, along with a new epidemic that doctors called "Saturnine colic" because it was caused by the lead used in the water pipes. Sewage pipes were frequently bursting.
>
> *(BELLO, 1958, p. 39).*

In view of this, the State made a more concerted effort to organize hygiene services in the city. In the aftermath of the Proclamation of the Republic, there was an attempt to reorganize the old rundown Office of Public Hygiene, established at a time of profound changes in the approach to public health in the State, with the creation of various organizations, such as the Microbiology Laboratory, the State Chemical Analysis Laboratory, and the Institute of Vaccination and Disinfection.

Further evidence of increased awareness of this issue is provided by the occurrence of the 1st Medical Congress of Pernambuco, in 1909, organized by Octávio de Freitas. This Congress brought together physicians, sanitary engineers, hygienists and lawyers in a crusade to raise awareness of the dangers of epidemics in urban areas. The period also saw growing concern regarding the housing conditions of the poorest members of society, especially stilt-houses,

Entre a última década do século IXX e o início do XX, a cidade do Recife passou por significativas transformações: expandiu-se, tornou-se um centro de prestação de serviços, seu comércio se ampliou, recebeu as primeiras indústrias e investimentos em infraestrutura urbana. Era uma cidade com edifícios públicos de qualidade, com um mercado digno, um teatro majestoso, com intensa atividade comercial e uma vida cultural considerável, embora apresentasse um alto índice de insalubridade, serviços públicos urbanos insatisfatórios e uma grande parte de sua população vivendo em condições precárias, particularmente muitos migrantes vindos do campo devido às secas periódicas e à modernização do parque açucareiro.

O modelo de gestão urbana que se apoiava na concessão dos serviços urbanos a empresas privadas, cabendo ao Estado a fiscalização e normatização desses serviços, estava sob fogo cerrado, particularmente do patronato comercial e agroexportador e de segmentos profissionais. Ocorreu um processo de transição desses serviços da órbita privada para a pública, que, por sua vez, passou a empreender um grande esforço na reorganização geral deles.

Tem início um processo de modernização que seguiria as mesmas linhas das reformas implementadas em outras grandes cidades brasileiras nas duas primeiras décadas do século XX, que era estruturada em torno de três eixos: 1) a reorganização da circulação e a modernização dos portos, que incluía drenagem e melhoria de conexões ferroviárias, armazéns e maquinaria, um fator crucial para a inserção dessas cidades no mercado internacional; 2) o embelezamento da cidade, que se pautava pelo alargamento e pela criação de grandes avenidas, pela criação de parques e jardins, pela construção e reforma de edifícios públicos, como ficou claro com a Avenida Rio Branco no centro do Rio de Janeiro, empreendida pelo Prefeito Pereira Passos, entre 1903 e 1906; por fim, 3) o melhoramento das condições sanitárias e higiênicas, que incluiu planos de saneamento, campanhas de vacinação e desinfecção de casas. O objetivo das elites para atrair imigrantes e o capital internacional era mostrar às nações europeias a imagem de uma nação próspera, civilizada, higiênica e moderna.

Esses três eixos estiveram presentes de forma indissociável nas principais intervenções urbanas da época. O Recife não seria exceção, e essas intervenções se materializaram em um amplo conjunto de planos e obras que compreendeu uma reforma completa do bairro portuário denominado *Bairro do Recife*, tanto do tecido urbano como do porto em si, e no Plano de Saneamento do Recife (1909–1915), de autoria do engenheiro Saturnino de Brito, que serão contemplados a seguir. Vale lembrar que esse processo de modernização era tão importante para a cidade que passou ileso pelas

within the field of public health. The journalist and lawyer Arthur Orlando, who was a respected intellectual at the time and director of the *Diario de Pernambuco* newspaper, makes this quite clear.

> These stilt-houses are filthy shacks, with no air or light, built on wetlands, swamps or mangroves, made of chopped-up crates and empty kerosene cans, with a single room in which all the residents sleep together, young and old, men and women, parents and children, in a repugnant state of promiscuity.
>
> *(ORLANDO, 1908, p. 56).*

Between the last decade of the 19th and the beginning of the 20th century, the city of Recife underwent significant change. It expanded and became a major center of commerce and the provision of services. Industrial production arrived in the city and there was investment in urban infrastructure. It was a city with good quality public buildings, a fine market building, a majestic theater, bustling with trade and a significant cultural life. Conditions however were still extremely insalubrious and public services less than adequate, with a large portion of the population still living in appalling conditions, particularly the hordes of migrants from the countryside driven to the city by periodic droughts and modernization of the sugar industry.

The model of city management based on the concession of urban services to private companies, with the State being responsible for oversight and regulation of these services, was coming under increasingly heavy criticism, especially from the commercial sector, exporters of agricultural goods, and some members of the liberal professions. There was a process of transition of these services from the private to the public sphere, and the public sector began to play a greater role in reorganizing these services.

A process of modernization was set in motion that would run along the same lines as the reforms introduced in other large Brazilian cities in the first two decades of the 20th century. This involved three main axes: 1) reorganization of the circulation and modernization of ports, which included drainage and improvement of rail connections, warehouses and machinery, this being a crucial factor in ensuring that these cities became competitive internationally; 2) the embellishment of the city, based on the widening and creation of grand avenues, the creation of parks and gardens, the construction and renovation of public buildings, the prime example being Avenida Rio Branco in the center of Rio de Janeiro, created by Mayor Pereira Passos, between 1903 and 1906; and, finally, 3) improvement of sanitary and hygiene conditions, including sanitation plans, vaccination campaigns and the disinfection of homes. The aim of the elites in attracting

crises e refregas políticas locais, como a disputa entre Rosa e Silva e Dantas Barreto em 1911[3].

3. O PROJETO DE MELHORAMENTOS DO PORTO E A REFORMA URBANA DO BAIRRO DO RECIFE

Em torno de 1900, as péssimas condições do sistema portuário criavam sérios obstáculos para os interesses comerciais, tornando o reaparelhamento um ponto central na agenda de modernização capitaneada pelos segmentos agroexportador e comercial. Ao longo de todo o século XIX, muitos planos e projetos para a modernização do Porto do Recife foram feitos, mas uma grande reforma só obteve mais consistência após a reforma do Porto do Rio de Janeiro.

Desde a segunda metade do século XIX, os projetos para o porto já incorporavam propostas de alargamento e aberturas de novas ruas. Em sua *Memória Descritiva e Justificativa do Projeto de Melhoramentos do Bairro do Recife*, aprovada pelo Governo Federal em 1887, Alfredo Lisboa já previa intervenções no traçado do bairro (LUBAMBO, 1991, p. 99–100), como a abertura de uma avenida com 14 metros de largura junto ao cais, com o intuito de facilitar a execução das obras e o trânsito. Para a construção dessa avenida, que se estende por toda a frente de água da Ilha até a Ponte do Limoeiro, seria necessária a demolição de alguns edifícios e armazéns. Uma retificação desse projeto, no ano seguinte, acrescentou uma larga avenida, atual Rio Branco, que singrava longitudinalmente o bairro, do mar em direção à Praça do Apolo e Ponte Buarque de Macedo, destruindo grande parte do tecido urbano existente, e um alargamento da Rua da Cadeia (aproximadamente, hoje, a Av. Marquês de Olinda) a partir da Ponte Sete de Setembro (hoje Maurício de Nassau), mas preservando a Matriz do Corpo Santo. Assim, esse último plano já continha as linhas gerais do projeto que foi implantado e confirma que é impossível dissociar o projeto de reaparelhamento do porto da reforma urbana.

Vinte anos depois da proposta de Alfredo Lisboa, em 1907, após inúmeras e fracassadas concorrências, uma subcomissão criada dentro dos quadros da Comissão Fiscal e Administrativa do Porto do Rio de Janeiro foi encarregada

[3] Desde 1896, o Estado ainda era dominado pelo Conselheiro Rosa e Silva, vice-presidente de Campos Sales (1898–1902). Em 1910, a ascensão de militares com a eleição de Hermes da Fonseca para a Presidência da República ameaçou o prestígio de várias oligarquias em nível nacional. Uma aliança local de grupos contrários a Rosa e Silva foi buscar o então ministro da guerra de Hermes da Fonseca, Dantas Barreto, um pernambucano que tinha feito toda sua carreira no Exército fora do Estado, para se candidatar ao governo. As eleições ocorridas em 5/11/1911 deram vitória a Rosa e Silva, mas o grupo de Dantas Barreto não aceitou o resultado, e ocorreram conflitos armados, depredações, saques e paralisações dos serviços públicos nos dias seguintes. Os votos foram recontados e deram a vitória, por uma diferença mínima, a Dantas Barreto, que tratou de varrer a influência de Rosa e Silva, mas deu continuidade a todos os projetos em andamento.

immigrants and international capital was to present European nations with the impression of a prosperous, civilized, clean, modern nation.

These three axes were inextricably present in all the main urban interventions of the time. Recife would be no exception and these interventions took concrete shape in the form of an extensive range of plans and public works amounting to full-scale renovation of the port district called the Old Recife district, including both the urban fabric and the port itself, and the Recife Sanitation Plan (1909–1915), drawn up by Saturnino de Brito, which we will examine below. It should be remembered that this process of modernization was of enormous importance for the city, which had been left unscathed by local political crises, such as the dispute between Rosa e Silva and Dantas Barreto in 1911[3].

3. THE PORT IMPROVEMENT PROJECT AND URBAN RENOVATION OF OLD RECIFE

Around 1900, the dreadful conditions of the port complex were creating serious obstacles to commercial interests, making the improvement of port facilities a key item on the modernization agenda being touted by some of those involved in agricultural exports and trade. Throughout the 19th century, many plans and projects for the modernization of the Port of Recife had been produced, but wholescale renovation only got under way after the renovation of the Port of Rio de Janeiro.

Since the second half of the 19th century, port projects had already been incorporating proposals for the widening of roads and the opening of new ones. In his Descriptive Record and Justification for an Improvement Project for the Old Recife Neighborhood, approved by the Federal Government in 1887, Alfredo Lisboa had already envisaged intervention in the built fabric of the neighborhood (LUBAMBO, 1991, p. 99–100), with the opening of a 14-meter-wide avenue alongside the quay, to facilitate building

[3] Since 1896, politics in the State had continued to be dominated by Conselheiro Rosa e Silva, who served as vice-president under Campos Sales (1898–1902). In 1910, when the military came to power, the election of Hermes da Fonseca as President of the Republic, threatened the dominant status of various local oligarchies at national level. A local alliance of groups opposed to Rosa e Silva persuaded the then Minister of War under Hermes da Fonseca, Dantas Barreto, a Pernambuco native who had pursued a military career outside of the State, to run for Governor. The elections of 5/11/1911 were won by Rosa e Silva, but the Dantas Barreto faction refused to accept the result, and this led to armed conflict, looting, vandalism, and the suspension of public services in the days following polling day. A subsequent vote recount gave a slim majority to Dantas Barreto, who set about erasing Rosa e Silva's influence over the State but did not discontinue projects already underway.

da elaboração dos estudos definitivos e complementares da reforma, da desapropriação e demolição dos imóveis (LUBAMBO, 1991, p. 104). Alfredo Lisboa, portanto, foi um importante articulador para a concretização tanto da modernização do porto como da reforma do Bairro do Recife. Com a notícia da contratação definitiva da empresa responsável pelas obras, em agosto de 1908, a cidade entrou em polvorosa, com festas, aplausos, discursos e apresentações teatrais: "Parece que Pernambuco vai realizar o seu sonho, abrindo suas portas ao progresso que em breve terá de alçá-lo à posição que lhe compete" (ACP, 1908, p. 30–31; CASTRO, 1978, p. 14).

A estrutura de financiamento adotada consistiu em um sistema idêntico ao do Porto do Rio de Janeiro, ou seja, empréstimos levantados pela União, através de contrato com a empresa selecionada por concorrência, a Societé de Construction du Port du Pernambuco, formada por instituições financeiras francesas com o deputado francês Edmond Bartissol e o deputado carioca Demétrio Nunes Ribeiro.

O projeto da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Recife, aprovado em novembro de 1907, incorporou as propostas anteriores de Lisboa: a avenida do cais (posteriormente Alfredo Lisboa), a atual Rio Branco (24 metros de largura), e adicionou ainda o alargamento de algumas transversais (Beco Largo e Rua do Bom Jesus), a construção de armazéns e linhas férreas e uma nova ponte (Ponte Giratória). Em 1910, uma atualização do projeto incluiu o alargamento da Rua da Cadeia (Marquês de Olinda, com 20 metros) e a demolição da Igreja do Corpo Santo. No ano seguinte, o projeto definitivo incluiu mais ruas e ruelas transversais (LUBAMBO, 1991, p. 99–103). Portanto, o escopo da reforma foi sendo ampliado a cada proposta, passando a incluir transformações urbanas no bairro inteiro[4].

Os melhoramentos do porto implicaram a construção e o reforço de diques e muralhas; a construção de armazéns, serviços de dragagem e aterros; a implantação de calçamento e linhas férreas urbanas para maior evacuação e circulação de produção e de mercadorias (COSTA, 1958, p. 45–54; CASTRO, 1978)[5]. As obras ocorreram em ritmo rápido entre 1909 e 1911. Aos poucos, surgiu uma linha de armazéns em toda a frente de água, contrastando com o casario e criando uma nova paisagem urbana, como nos mostram os registros fotográficos de Du Bocage. Devido aos grandes aterros, a área do Bairro do Recife aumentou significativamente.

[4] Foram os seguintes os projetos da Subcomissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Recife: Memória do Plano Geral de Melhoramentos do Porto do Recife (1907), Trecho do Bairro do Recife com o Projeto de Duas Avenidas (1910), Planta com o Novo Projeto de Melhoramentos do Porto (1911).

[5] O *Diario de Pernambuco* publicou, entre 1909 e 1912, quase que diariamente, uma coluna de grande importância dedicada ao andamento das obras do porto.

work and transport. Construction of this avenue, which extended the whole length of the waterfront from Recife Island to Limoeiro Bridge, required the demolition of some buildings and warehouses. An amended version of this project, the following year, added a wide avenue, currently known as Rio Branco, that ran lengthwise through the neighborhood, from the seafront to Apollo Square and Buarque de Macedo Bridge, destroying a large portion of the existing urban fabric, and a widening of Rua da Cadeia (approximately where Av. Marquês de Olinda is now located) from Sete de Setembro (now Maurício de Nassau) Bridge, leaving the Parish Church of the Holy Body of Christ intact. This last plan already included the general outlines of the project that would be implemented and underlines the fact that it is impossible to dissociate the re-equipping of the port from the urban reform.

Twenty years after the proposal of Alfredo Lisboa, in 1907, at a time when numerous public contests had already come to nothing, a sub-committee created within the Fiscal and Administrative Commission of the Port of Rio de Janeiro was charged with coming up with definitive and complementary studies for renovation, expropriation, and demolition of properties (LUBAMBO, 1991, p. 104). Alfredo Lisboa thus played a key role in bringing about both the modernization of the port and the renovation of the neighborhood of Old Recife. When a company was finally contracted to be permanently responsible for the works, in August 1908, the city erupted into celebration with parties, standing ovations, speeches and theatrical presentations. "It would seem that Pernambuco's dream is about to come true, as it opens its gates to the progress that will soon elevate it to the status it so richly deserves" (ACP, 1908, p. 30–31; CASTRO, 1978, p. 14).

The structure of funding adopted involved a scheme identical to that of the Port of Rio de Janeiro, involving loans being raised by the Federal Government, through a contract with a publicly selected company, the Societé de Construction du Port du Pernambuco, comprising a conglomerate of French financial institutions, with the backing of French member of parliament Edmond Bartissol and his Rio counterpart, Demétrio Nunes Ribeiro.

The project of the Fiscal and Administrative Commission for Works on the Port of Recife, approved in November 1907, incorporated the previous proposals of Lisboa: the avenue along the quay (later named Alfredo Lisboa), today's Rio Branco Avenue (24 meters in width), plus the widening of some side-streets (Beco Largo and Rua do Bom Jesus), the construction of warehousing and railroads and a new swing bridge (Giratória Bridge). In 1910, a new version of the project included widening of Rua da Cadeia (Marquês de Olinda, 20 meters in width) and demolition of the Church of the Holy Body of Christ. The following year, the final version of the project included more streets

FIGURA 4
Construção dos novos armazéns (c.1910), fotografia de Francisco du Bocage.
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 4
Construction of new warehouses (c.1910), photo by Francisco du Bocage.
SOURCE: Museum of the City of Recife.

Até 1914, os serviços caminharam normalmente, iniciando-se a construção das linhas férreas e o calçamento das avenidas. A partir desse ano, a falta de verbas e a dificuldade de importação de materiais acabaram por determinar a interrupção das obras, retomadas um ano depois, porém com um ritmo muito mais lento (CASTRO, 1978, p. 12; LUBAMBO, 1991, p. 107–108; SOUZA LEÃO, 1939, p. 13).

Enquanto a empresa contratada executava essas obras, o órgão estatal responsável pela fiscalização, a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Recife, tratava de executar parte das obras "em terra firme", dos melhoramentos e de efetuar as desapropriações necessárias aos trabalhos do porto e da reforma, como as dos prédios existentes ao longo do antigo cais. Em 5 de abril de 1911, foi publicado um edital conclamando para negociação os proprietários de imóveis que seriam desapropriados para a abertura da Avenida Marquês de Olinda. No total, 36 edificações seriam modificadas, recuando suas fachadas do lado da Marquês de Olinda para avançá-las na direção das ruas do outro lado (ASSUNÇÃO, 2019, p. 95).

Alguns mecanismos utilizados possibilitaram uma redução sensível dos custos de desapropriação e garantiram o total cumprimento da reforma, ao mesmo tempo que favoreceram acréscimos de outras ruas ao programa original[6]. Dessa forma, foi efetivado um amplo programa de desapropriações, seguido da rápida demolição dos edifícios. A Comissão também aceitou acordos com proprietários de terrenos, através da possibilidade de trocas por outros localizados nas novas avenidas, o que geralmente só era possível de ser efetuado com empresas e grupos comerciais de maior porte (LUBAMBO, 1991, p. 123–131).

[6] Para efetuar as desapropriações com menor custo, o governo se fez valer do Decreto nº 1.021, de 26/08/1903, a chamada *Lei de Desapropriações*, aprovado por ocasião da reforma de Pereira Passos no Rio de Janeiro, alguns anos antes. Esse decreto diminuía sensivelmente o valor das indenizações, estipulando no máximo 15 vezes o valor locativo do imóvel, em vez de 20 vezes, e utilizando o valor expresso nas declarações dos proprietários para o cálculo do Imposto Predial, geralmente subestimados, além das desapropriações por insalubridade (LUBAMBO, 1991, p. 104–107).

and back alleys (LUBAMBO, 1991, p. 99–103). The scope of the project thus increased with each new proposal and came to involve changes affecting the whole neighborhood[4].

The improvements to the port involved: construction and reinforcement of dikes and barrier walls; construction of storehouses, drainage and landfilling; and installation of paving and urban railway lines to improve clearance and circulation of goods and merchandise (COSTA, 1958, p. 45–54; CASTRO, 1978)[5]. Work progressed rapidly between 1909 and 1911. A row of warehouses gradually appeared along the whole waterfront, contrasting with the residential buildings and creating a new urban landscape, as shown in the photographic records of Du Bocage. Large-scale landfilling operations caused the Old Recife neighborhood to increase significantly in size during this period.

Up to 1914, the project progressed smoothly, with work beginning on the railroad lines and paving of the avenues. In this year, however, the lack of funds and the difficulty importing materials led to suspension of the work, which restarted one year later, albeit at a much slower pace (CASTRO, 1978, p. 12; LUBAMBO, 1991, p. 107–108; SOUZA LEÃO, 1939, p. 13).

The company undertaking these public works—the state organ responsible for oversight, known as the Fiscal and Administrative Committee for Works on the Port of Recife—tried to achieve these improvements, at least in part, "on dry land" and to carry out any expropriations necessary for the work on the port and renovations, along with that of the buildings already in existence on the old quayside. On 5

[4] The following projects were presented by the Fiscal and Administrative Sub-Committee for Work on the Port of Recife: a Record of the General Plan for Improvement of the Port of Recife (1907), a stretch of the Old Recife neighborhood with the Two Avenues Project (1910), and a Plan containing a New Port Improvements Project (1911).

[5] Between 1909 and 1912, the *Diario de Pernambuco* published, almost every day, a major column on the progress being made with work on the port.

FIGURA 5
Igreja do Corpo Santo ao centro da fotografia panorâmica de Francisco du Bocage (1913).
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 5
Church of the Holy Body of Christ, in center of panoramic view, photograph by Francisco du Bocage (1913).
SOURCE: Museum of the City of Recife.

FIGURA 6
O Bairro do Recife em reforma.
Fotografia de Francisco du Bocage, cerca de 1910.
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 6
The Old Recife neighborhood undergoing renovations.
Photography by Francisco du Bocage, circa 1910.
SOURCE: Museum of the City of Recife

Nesse processo de remodelação completa do espaço urbano, foram eliminados grandes marcos históricos da cidade: os arcos de Conceição e de Santo Antônio, que delimitavam as entradas do bairro; a Matriz do Corpo Santo e seu largo; e um conjunto de sobrados que se perfilavam junto a estes.

A exaustiva pesquisa que Gabriela Assunção fez nos jornais de 1910 a 1913 mostra todo o processo de negociação para a demolição da Matriz do Corpo Santo, o primeiro templo religioso da cidade. A grande maioria das matérias argumentava em prol dos melhoramentos que iriam eliminar os obstáculos ao progresso, as vielas estreitas, os edifícios antigos e sem qualidade estética. Em 6 de março de 1913, ocorreram a última procissão dos Passos e a última missa da Matriz (ASSUNÇÃO, 2019, p. 92–100).

Poucas vezes se levantaram na época contra tamanha destruição. Em 1914, foi publicada uma crítica do engenheiro Domingos de Sampaio Ferraz, que questionava a solução técnica adotada e o alto custo das obras, além da destruição desnecessária de edifícios históricos significativos no bairro (FERRAZ, 1914, p. 242). Pouco depois, Saturnino de Brito criticou a abertura de avenidas como um ato insensato e oneroso (1917, p. 85). A comoção pela

April 1911, a public announcement was made calling for negotiations with the property owners whose property would be expropriated by the creation of Marquês de Olinda Avenue. A total of 36 buildings were to undergo modification, their façades being set back from Marquês de Olinda moving them in the direction of the roads on the other side (ASSUNÇÃO, 2019, p. 95).

Some of the mechanisms used made it possible to significantly reduce the costs of expropriation and ensure full compliance with the renovation project, while, at the same time, enabling the inclusion of extra roads in the original plan[6].

[6] To reduce the cost of expropriations, the government enforced Decree nº 1,021, of 26/08/1903, known as the Expropriations Law, approved for Pereira Passos's renovation of Rio de Janeiro, some years earlier. This decree significantly reduced the value of compensation, stipulating a ceiling of 15 times the rental value of the property, rather than 20 times, and using the sum given in declarations made by homeowners used to calculate property taxes, which are generally underestimates, in addition to some forced expropriations for reasons of public health (LUBAMBO, 1991, p. 104–107).

perda do patrimônio arquitetônico e urbanístico tão rico só se manifestaria alguns anos depois, com Oliveira Lima em 1919 e com Gilberto Freyre em diversas ocasiões entre 1923 e 1924. Muitos anos depois, Mario Sette (1950, p. 54–55) voltaria a lamentar a destruição do bairro:

> Demolição inútil, espetacular, lamentabilíssima, porque, quanto aos Arcos, perdíamos uma característica arquitetônica de nossa cidade e monumentos de sentido histórico e religioso, coisa perfeitamente evitável sem nenhuma quebra da beleza nem do tráfego do Recife atual [...] E o Corpo Santo também se desmanchava: a cantaria da fachada, os sinos da torre, os retábulos do teto, a talha dos altares, o mármore do piso, as pias, as molduras das tribunas, as portas almofadadas, deitavam-se pelos terrenos vagos da vizinhança.

Após a reforma, o número de lotes foi drasticamente diminuído, embora as áreas destes sejam bem superiores às anteriores. Isso implicou um processo de elitização, em que apenas parte dos ocupantes anteriores teve condições de permanecer na área após a reforma, agora com terrenos maiores e mais valorizados. Segundo Lubambo (1991, p. 123), dos 480 lotes desapropriados, apenas 127 foram postos à venda. Como resultado, o bairro perdeu uma grande quantidade de edifícios: em 1910, possuía 1.180 edifícios e, em 1913, passou a ter apenas 694.

Uma comparação entre a planta de Douglas Fox, publicada em de 1908, e a planta de Simonek, de 1914, ilustra bem a extensão do redesenho do Bairro do Recife. Na planta de 1914, já aparecem claramente na frente de água a nova avenida, posteriormente denominada *Alfredo Lisboa*, com uma linha de armazéns e o novo desenho dos quarteirões triangulares, conformando a praça que viria a ser denominada de *Marco Zero.*

Apesar dos mecanismos que o governo impôs, como a obrigatoriedade de o proprietário construir em um ano, a ocupação não foi rápida. As duas avenidas foram construídas rapidamente, mas vários lotes nas ruas transversais permaneceram em busca de comprador até a década seguinte:

> Tudo no chão! Nunca se vira uma loucura assim. E não faltava quem acreditasse no ressurgir das atividades por estes terrenos imensos, cobertos por telhas, caibros, postigos, tijolos [...]. Qual! Por longos anos, seria um deserto, uma tristeza, umas ruínas. Somente para destruir o que estava feito e incomodar os moradores.
>
> (SETTE, 1950, p. 55)[7].

[7] Saturnino de Brito em 1917 confessava o desânimo pelo retardamento das construções dos novos edifícios (p. 75). Em sua minuciosa pesquisa, Lubambo (1991, p. 126–129) revela que 58 lotes localizados em vias menores e menos visadas ainda não tinham sido vendidos, sendo dois deles na Avenida Rio Branco e quatro na Rua Madre de Deus.

An extensive program of expropriation was thus undertaken, followed by rapid demolition of buildings. The Committee also accepted agreements with landowners involving the exchanging of plots for others located on the new avenues. This was generally only possible when the owners were companies or large groups (LUBAMBO, 1991, p. 123–131).

This process of complete remodeling of urban space involved elimination of important landmarks in the city, such as: the Arch of the Holy Conception and the Arch of Santo Antônio, which marked the boundaries of the neighborhood; the Parish Church of the Holy Body of Christ and the open space surrounding it; and the rows of townhouses surrounding these.

Comprehensive research carried out by Gabriela Assunção in newspapers from 1910 to 1913 has revealed the whole process of negotiation that surrounded the demolition of the Parish Church of the Holy Body of Christ, which was the first religious building to be erected in the city. Most of these articles argued in favor of improvements and the elimination of obstacles to progress, such as narrow streets and old buildings of no aesthetic value. On 6 March 1913, this parish church conducted its last procession and its last mass (ASSUNÇÃO, 2019, p. 92–100).

Few voices were raised at the time opposing such destruction. In 1914, an engineer called Domingos de Sampaio Ferraz published an article criticizing the technical solution adopted and the high cost and also lamenting the unnecessary destruction of historically significant buildings in the neighborhood (FERRAZ, 1914, p. 242). Shortly thereafter, Saturnino de Brito criticized the opening of avenues as an insensitive and overly intrusive intervention (1917, p. 85). The uproar concerning the loss of such a wealth of architectural and urban heritage would only occur some years later, after remarks by Oliveira Lima in 1919 and by Gilberto Freyre on various occasions in 1923 and 1924. Many years later, Mario Sette (1950, p. 54–55) would also lament the destruction of the neighborhood:

> The destruction was spectacularly futile and much to be lamented..., because, when we lost the Arches, we were losing important architectural landmarks and monuments of great historical and religious significance for the city. All of this, furthermore, could easily have been avoided without doing any harm to the appearance of the neighborhood or inconveniencing pedestrians... The Holy Body of Christ was also taken down: the stonework of the façade, the belltowers, the ornamental ceilings, the altar carvings, the marble floors, the fonts, the sides of the pulpit, the padded doors, were all laid to rest in the vacant lots of the neighborhood.

After the renovation, the number of lots was drastically reduced, although these new lots were much larger than the previous ones. This

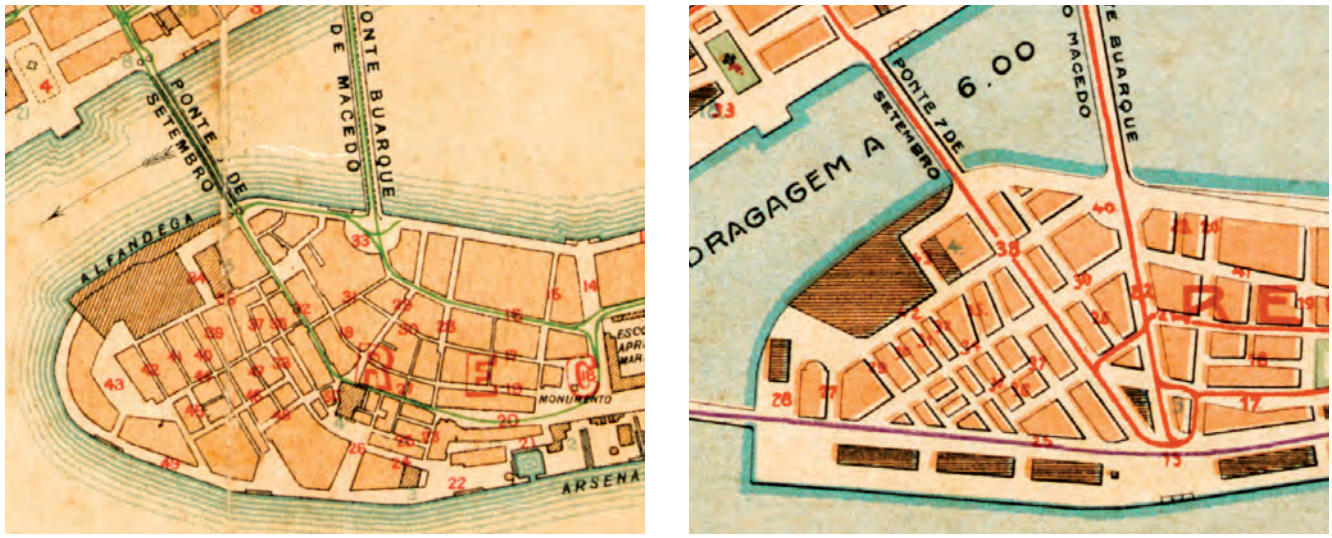


FIGURA 7
Detalhe do Bairro do Recife nas plantas de Douglas Fox (1906) e Simonek (1914).

FIGURE 7
Detail of the Recife District from the Douglas Fox (1906) and Simonek (1914) maps.

As duas largas avenidas radiais foram a tônica do projeto: a Avenida Marquês de Olinda (20 metros de largura) e a Avenida Central (24 metros de largura), hoje denominada *Barão do Rio Branco*, literalmente rasgada por um tecido urbano que em nada coincidia. Tais avenidas, agora repletas de majestosos edifícios em arquitetura eclética, confluem para uma imponente praça que persegue a forma dos *boulevards* parisienses e que possibilita a existência de amplas visadas. O então jovem médico Josué de Castro foi um dos que melhor captou a intenção de prover uma nova fachada marítima para uma cidade bela, moderna e civilizada:

> A Praça Rio Branco faz mesmo lembrar Hamburgo. Pois não é mesmo um assombro para o viajante que vem da Europa?! Quem diria que desse outro lado do Atlântico, no Brasil, país de mestiços e nos trópicos, o viajante iria topar com um espetáculo destes, logo no primeiro porto que o navio toca? Espetáculo típico de cidade europeia, e das grandes. Salta o viajante do paquete, desce ao longo dos armazéns e desemboca mesmo na praça monumental. Cinco avenidas se abrindo em leque, com magníficos estabelecimentos comerciais. Ruas largas, limpas, retas, com as filas inquebrantáveis dos edifícios uniformemente solenes. Bancos, telégrafos, companhias de vapores [...] Prédios asseados, com um ar de disciplina e de riqueza. De recato mesmo e de desconfiança europeia... Fisionomia inteiramente europeia. É verdade que estas ruas são curtas, curtinhas mesmo, acabando-se logo ali adiante na beira do rio. Mas, quando elas acabam, lá vêm as pontes lançadas elegantemente sobre o Capibaribe.
>
> *(CASTRO, 1959, p. 13–14).*

No lugar dos sobrados coloniais e das habitações coletivas insalubres situadas em vielas, surgem modernos edifícios ecléticos com escritórios, bancos, empresas seguradoras, firmas de comércio exportador e importador, lojas comerciais e confeitarias em largas avenidas.

led to a process of gentrification, according to which, only some of the previous occupants had the means to remain in the area after the reforms, where properties were now larger and more highly valued. According to Lubambo (1991, p. 123), of the 480 lots expropriated, only 127 were sold. As a result, the neighborhood lost a large number of buildings: going from 1,180 in 1910 to only 694 in 1913.

A comparison of Douglas Fox's plan, published in 1908, with Simonek's, of 1914, shows the extent to which the Old Recife neighborhood was redesigned. The 1914 plan clearly shows the waterfront with the new avenue, later called Alfredo Lisboa Avenue, with a row of warehouses and a new triangular block design, forming the square that would later become known as Marco Zero.

Despite the mechanisms imposed by the government, such as obliging owners to build on the land within one year, occupation of the area was still slow. The two avenues were created quickly, but many lots on side-streets had yet to find a buyer ten years later:

> Everything reduced to rubble! Never has such madness been seen. And there was no shortage of people who believed that activity would return to those enormous plots, covered by tiles, rafters, shutters, bricks.... Not likely! For many years, it would remain a sad, deserted ruin. For the sake only of destruction and disruption of the residents.
>
> *(SETTE, 1950, p. 55)*[7].

Two broad radial avenues formed the mainstay of the project. Avenida Marquês de Olinda (20 meters wide) and Avenida Central (24

[7] Saturnino de Brito, in 1917, confessed his disappointment at the slow pace of construction of new buildings (p. 75). In a highly detailed study, Lubambo (1991, p. 126–129) shows that 58 plots located on minor, less visible roads experienced difficulty finding a buyer. Two of these plots were on Avenida Rio Branco and four on Rua Madre de Deus.

FIGURA 8
Avenida Rio Branco.
FONTE: Fundaj/ Acervo Josebias Bandeira.

FIGURE 8
Rio Branco Avenue.
SOURCE: Fundaj/ Josebias Bandeira Collection.

O caso do projeto e da construção da nova sede da Associação Comercial de Pernambuco é peculiar. A construção do novo edifício, todo no mais requintado estilo eclético, foi continuamente exaltada pela entidade, que apoiava incondicionalmente a reforma urbana. O edifício teve uma célebre festa de inauguração, quando os jornais reportaram os novos materiais, importados dos Estados Unidos e da Europa (ACP, 1915).

Os novos edifícios seguiam o novo padrão estilístico conhecido como *ecletismo*. Este foi um estilo arquitetônico que, partindo da linguagem clássica, utilizava ornamentos e motivos históricos de períodos diferentes com grande liberdade compositiva. Os telhados tradicionais de duas águas deram lugar a telhados quase planos e encobertos por platibandas com ornamentos. As janelas eram emolduradas por colunas clássicas. Com o novo traçado, os quarteirões das novas avenidas tinham formas geométricas, por vezes triangulares, chamados de *ferro de engomar*, e possibilitavam soluções com mais liberdade, particularmente nas esquinas, que ganhavam mais destaque. O primeiro pavimento geralmente tinha o pé-direito mais alto, e os andares eram bem marcados por cornijas. Com novas técnicas construtivas e com os primeiros elevadores da cidade, esses edifícios eram os mais modernos do município. Essa arquitetura virou um símbolo de modernidade e *status* social almejado pelas elites, e seus motivos estéticos se espalharam pelo Bairro do

meters wide), now called Avenida Barão do Rio Branco, literally ripped through an urban fabric to which they bore no resemblance. These avenues, now full of majestic eclectic buildings, converged on an imposing square, providing broad vistas, in imitation of Parisian boulevards. Josué de Castro, then a young doctor, was one of those who best captured the intention to create a new maritime façade for a visually attractive, modern, civilized city:

> Rio Branco Square really does remind one of Hamburg. Is it not a wonder to behold for a traveler coming from Europe?! Who would have thought that on this other side of the Atlantic Ocean, in tropical Brazil... a traveler would come across a spectacle as magnificent as this, in the very first port the ship sailed into? It is a spectacle worthy of the greatest cities of Europe! The traveler hops off an ocean liner, strolls down past the warehouses and is confronted by this monumental public square. Five avenues fan out, flanked by luxury stores. Wide, clean, straight roads, with unbroken rows of solemn uniform buildings. Banks, telegraph offices, steamship companies... Nicely turned-out buildings, with an air of wealth and discipline. Modest, with European reserve... Wholly European in appearance. It is true that the streets are quite short, stretching only up to the

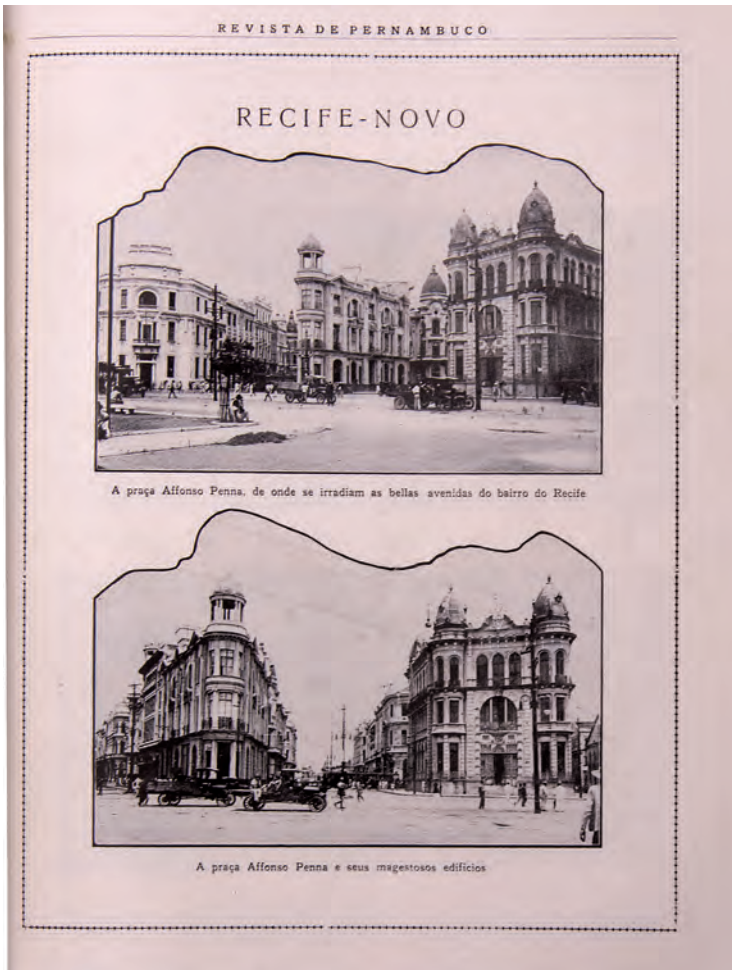


FIGURA 9
Bairro do Recife.
FONTE: *Revista de Pernambuco* n. 10 abril, 1925.

FIGURE 9
Neighborhood of Old Recife.
SOURCE: Revista de Pernambuco n.10, abril, 1925.

Recife e pela cidade nos anos seguintes. Mesmo as ruas que não foram atingidas pela reforma, como o trecho norte da Rua do Bom Jesus, tiveram todas as suas fachadas remodeladas de acordo com a última moda. Isso também ocorreu em outros bairros centrais.

Entretanto, o edifício de maior destaque dessa época ficava na Boa Vista, a Faculdade de Direito do Recife. Projetada em 1905 e inaugurada em 1911 pelo arquiteto francês Gustav Varin e pelo engenheiro José Antonio Almeida Pernambuco, o edifício é notável pelo seu corpo central encimado por zimbório, pelos pavilhões laterais e pelo engenhoso uso das colunas toscanas pela fachada (SILVA, 1987, p. 187–190).

Essa modernidade se expressava também nos espaços públicos ajardinados, uma novidade relativamente recente em nossas cidades. Aline Figueiroa (2010) nos lembra da criação dos primeiros jardins desde as últimas décadas do século XIX, quando campos e largos em praças com canteiros ajardinados, passeios calçados e arborizados e coretos, como a Praça Maciel Pinheiro e a Praça da República, estavam em pleno vigor.

As obras do porto e do bairro possibilitaram um aumento de circulação de pessoas e de cargas, o que sobrecarregou as pontes e condenou os arcos que marcavam a entrada do bairro e que passaram a ser vistos como empecilhos ao tráfego. Em 1913, diante do alargamento da Rua da Cadeia

riverbank but they terminate in elegant bridges that span the river Capibaribe.
(CASTRO, 1959, p. 13–14).

The colonial townhouses, back alleys and insalubrious tenement blocks were replaced by modern eclectic buildings, containing offices, banks, insurance companies, exporters and importers, stores and pastry shops lining the broad new avenues.

The case of the new head office of the Commercial Association of Pernambuco is a peculiar one. The construction of the new building, all in the most sophisticated eclectic style, was constantly being talked up by the association, which unconditionally approved of urban reform. A famously lavish opening ceremony for the building was laid on and the newspapers reported on the new materials imported from the United States and Europe (ACP, 1915).

The new buildings adopted the new style known as eclecticism. This was a style of architecture based on classicism that used ornamentation and historical motifs from a variety of periods with great freedom of composition. Traditional two-sided roofs gave way to almost flat roofs with ornamented parapets, and windows were framed by classical columns. In the new layout, the blocks of the new avenues were geometrical in shape, and the triangular ones

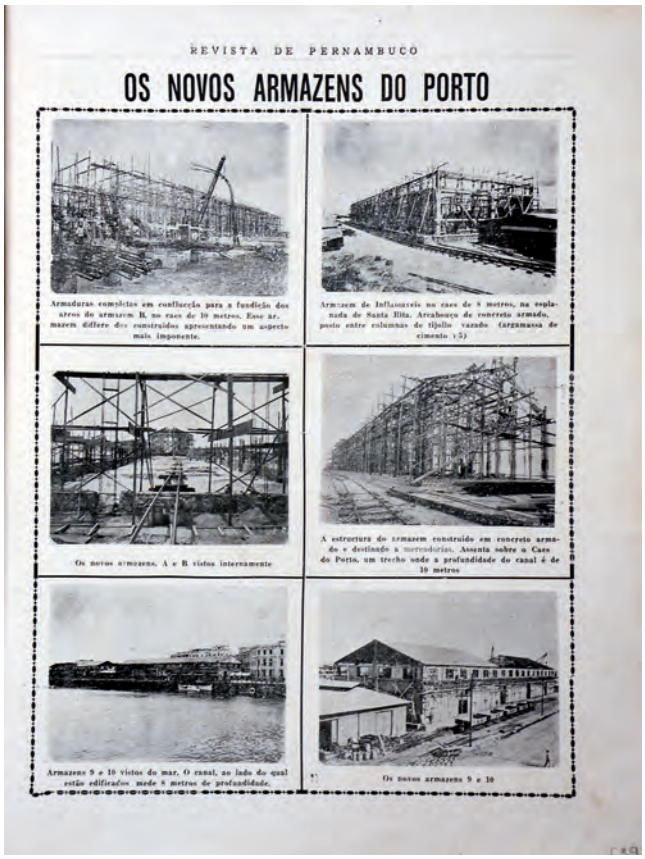


FIGURA 10
Conclusão dos armazéns do porto.
FONTE: *Revista de Pernambuco* n.2, agosto, 1924.

FIGURE 10
Conclusion of port warehousing.
SOURCE: Revista de Pernambuco. n.2, august,1924.

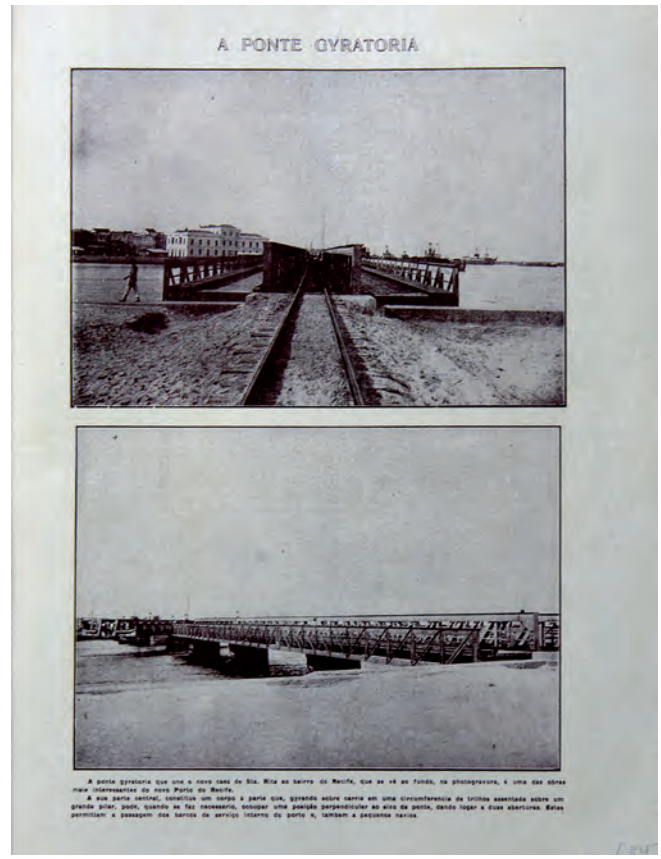


FIGURA 11
Ponte Giratória.
FONTE: *Revista de Pernambuco* n.3, setembro, 1924.

FIGURE 11
Swing Bridge.
SOURCE: Revista de Pernambuco, n.3, september, 1924.

(atual Avenida Marquês de Olinda), foi demolido o Arco da Conceição. Em 1914 foram feitos esforços para a construção de uma nova Ponte Sete de Setembro, cuja estrutura metálica necessitava de reparos, mas apenas em 1916 foi firmado um contrato para a construção de uma nova ponte em concreto, hoje Maurício de Nassau, inaugurada em dezembro de 1917, que teve como consequência a demolição do Arco de Santo Antônio do outro lado do rio (ASSUNÇÃO, 2019, p. 101).

Em 1923, a Ponte Buarque de Macedo, que liga a Praça do Apolo, no Bairro do Recife, à Praça da República, no bairro de Santo Antônio, foi refeita em concreto armado, com um projeto inovador da empresa Gondim & Odebrecht. Em dezembro de 1923, era inaugurada a Ponte Giratória no lado sul da ilha, ligando o Bairro do Recife ao Cais de Santa Rita, em São José, cujo molhe fazia conexão ferroviária com a malha sul, prevista nas obras do porto. Era uma ponte em ferro que permitia a passagem dos barcos, sendo desativada em 1971 para a construção de uma nova ponte. Assim, a demolição dos arcos e a construção dessas pontes não são fenômenos isolados, mas parte de um processo da paisagem urbana encetado pela reforma do porto e do Bairro do Recife. Entretanto, a transformação mais drástica, rompimento do istmo que ligava o Bairro do Recife a Olinda e sua transformação em uma ilha, ocorreu por acidente, quando a construção do molhe de Olinda,

were known as *flatirons*. This provided greater freedom to come up with solutions, especially on corners, which had gained greater prominence. The first floor generally had higher ceilings and floors were marked by cornices. New building techniques and the advent of the city's first elevators made these buildings the most modern in the whole municipality. This architecture became the hallmark of modernity and the kind of status symbol much sought after by the élite. The style therefore spread rapidly through the Old Recife neighborhood and out into the rest of the city in the coming years. Even those streets that were not touched by the reform, such as the northernmost stretch of Rua do Bom Jesus, saw their façades remodeled in accordance with the latest fashion. The same phenomenon occurred in other centrally located neighborhoods.

The most striking building of the time, however, was the Recife Law Faculty, located in Boa Vista. Designed in 1905 by the French architect Gustav Varin and the engineer José Antonio Almeida Pernambuco and opened in 1911, the building is notable for its central body topped by a dome, side pavilions, and ingenious use of Tuscan columns on the façade (SILVA, 1987, p. 187–190).

This modernity was also expressed in public gardens—a relative novelty in the Brazilian cities of the time. Aline Figueiroa (2010) reminds us that the first gardens were created in the

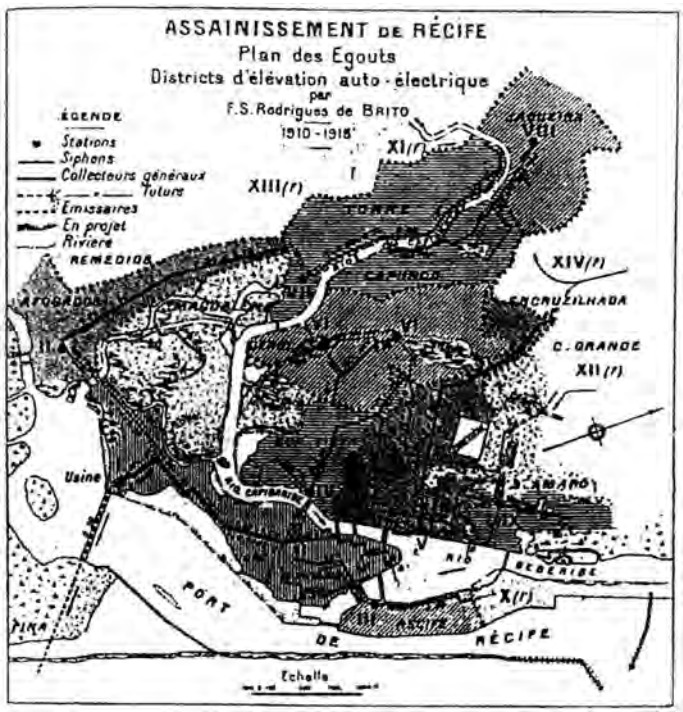


FIGURA 12
Saturnino de Brito. Divisão em distritos.
FONTE: BRITO, 1917.

FIGURE 12
Saturnino de Brito. Division into districts.
SOURCE: BRITO, 1917.

em 1910, provocou alterações nas vagas marítimas que vieram a romper o istmo, em meados de 1912.

A lentidão dos trabalhos de reaparelhamento do porto levou à rescisão do contrato em 1920, passando as obras a serem conduzidas pela Fiscalização do Porto, mas esta não teve também como concluir a dragagem, impedindo navios de grande calado de atracar. Apenas com a contratação de uma empresa holandesa, W. J. Kalis & Co's Baggermaatschppy, que levou a cabo os serviços em 22 meses, o Recife entrou na era dos transatlânticos. Em 15 de abril de 1923, um enorme vapor inglês Arlanza atracou, e, em 02 de outubro de 1924, o Gelria, vapor holandês ainda maior. Estes foram momentos de júbilo para toda a cidade, que dependia crucialmente do bom funcionamento do seu porto (LEMOS FILHO, 1960, p. 167).

4. O SANEAMENTO DO RECIFE

Em sintonia com esse movimento de modernização, foi efetuado o *Plano de Saneamento do Recife*, pelo eminente engenheiro Saturnino de Brito, que dotou a cidade de um moderno sistema de esgotamento sanitário e de abastecimento de água.

Entretanto, antes de Brito, em 1905 a firma londrina Douglas Fox & Partners foi contratada para elaborar um projeto de uma nova rede de esgotos. Em agosto de 1907, o governo abriria uma concorrência para a execução desse projeto e exploração do serviço, mas, no início de 1908, o novo governador, Herculano Bandeira, anularia a concorrência, tomando para o Estado a responsabilidade de construir uma nova rede de esgotos pelo poder público.

Em junho de 1909, o eminente engenheiro sanitarista Saturnino de Brito foi convidado para ser o engenheiro-chefe das obras de construção de uma

final years of the 19th century, when large open public squares with garden beds, bandstands, and paved, tree-lined sidewalks, such as Maciel Pinheiro Square and Republic Square, became highly popular.

The work on the port and in the Old Recife neighborhood made it possible to increase the circulation of people and freight. This overloaded bridges and led to the demolition of the arches that marked the entrances to the neighborhood, now deemed a hindrance to traffic. In 1913, the widening of Rua da Cadeia (now Avenida Marquês de Olinda), occasioned the demolition of the Arch of the Conception. In 1914, an attempt was made to build a bridge to replace the old Sete de Setembro Bridge, whose metal structure was in need of repair. However, it was not until 1916 that a contract was put out for the construction of a brand new concrete bridge, now known as Maurício de Nassau. This bridge opened in December 1917 and resulted in demolition of Santo Antônio Arch on the other side of the river (ASSUNÇÃO, 2019, p. 101).

In 1923, Buarque de Macedo Bridge, which connects Apollo Square, in the Old Recife neighborhood, to Republic Square, in the neighborhood of Santo Antônio, was reconstructed using reinforced concrete, as part of an innovative project undertaken by Gondim & Odebrecht. In 1923, a swing bridge was opened on the southern side of the island, linking Old Recife to the Santa Rita Wharf, in São José, whose breakwater provided a rail connection to the southern network, planned as part of the port works. This structure was a cast-iron bridge that would enable the passage of boats. The bridge was finally decommissioned in 1971 for the construction of a new one. The demolition of the arches and the construction of these bridges were not therefore isolated phenomena but part of a process of development of the urban landscape created by the renovation of the port and of the neighborhood of Old Recife. However, the most drastic transformation—the breaching of the isthmus that

FIGURA 13
Projeto de Melhoramentos do Recife.
FONTE: Brito, 1917, vol. 2, p.19.

FIGURE 13
Recife Improvement Project.
SOURCE: Brito, 1917, vol. 2, p.19.

nova rede de esgotos da cidade, com carta branca para planejar, organizar e conduzir os serviços[8]. Seu prestígio era tanto que o fez passar incólume às turbulências políticas locais.

O sistema adotado por Brito para a rede de esgotos, à semelhança de Fox, foi o separador absoluto ou completo, ou seja, uma rede para as águas pluviais e outra para os despejos. A rede sanitária propriamente dita, que tinha uma extensão de 1.182 ha, foi pensada para servir cerca de 12.400 casas, com uma população de 86.800 habitantes (BRITO, 1917, p. 182–183). A superfície a ser esgotada estava dividida em dez distritos, nove deles funcionando com elevação elétrica, uma novidade até então utilizada apenas em Santos, e um grande distrito funcionando com declividade para a usina terminal localizada no Cabanga. Esses distritos englobavam toda a área da cidade de então, desde a área central, Afogados e Casa Amarela até Santo Amaro. Além destes, Brito previu cinco outros distritos visando a futura expansão da cidade. Os despejos seriam impelidos em um emissário até descarregar *in natura* na Praia do Pina, a cerca de cinco quilômetros mar adentro[9]. O projeto detalhava com precisão a localização de toda a rede (os coletores, poços de inspeção, as estações elevatórias). A moderna maquinaria estava distribuída em vários pontos da cidade, nas estações elevatórias distritais. Junto com a Usina do Cabanga e outros edifícios de apoio, linhas férreas e novas pontes, esses edifícios se tornaram importantes pontos na nova paisagem urbana.

Para acompanhar os trabalhos, Brito produzia relatórios parciais anuais sobre o andamento das obras, os quais foram posteriormente publicados, em 1917, constituindo uma rica fonte de dados sobre a cidade no período.

Com os recursos disponíveis, que julgava mais que suficientes para a empreitada, Brito propôs que fossem incluídos os serviços de abastecimento de água potável, o que aconteceria em 1912, com a encampação da Companhia Beberibe. Após estudos, o manancial do ribeirão Gurjaú, 30 km ao sul do Recife, foi escolhido para suprir a maior parte do volume desejado de água potável. A incapacidade de arcar com os custos dos juros e amortizações do empréstimo fez com que as obras só fossem parcialmente terminadas em 1918, três anos depois do sistema de esgoto (MOREIRA, 2010, p. 62).

[8] Francisco Saturnino Rodrigues de Brito (1864–1929) foi o mais importante engenheiro sanitário brasileiro, tendo realizado estudos e planos de saneamento em cerca de 50 cidades do País. Além disso, foi um dos pioneiros do urbanismo no Brasil. Nos extensos relatórios que produzia para cada trabalho prático, discorria também suas concepções urbanísticas, sintonizadas com o que havia de mais moderno na Europa naquele momento.

[9] Brito acreditou que os despejos se misturariam naturalmente com mar em uma área ainda despovoada da cidade. Ele tratou de proibir a pesca nos arredores e de criar condições para que algum sistema depurador fosse adotado posteriormente devido à ocupação da área e à possibilidade de contaminação. O sistema *in natura* funcionou até o final dos anos 1940, quando foi construída a estação de tratamento no Cabanga (BRITO, *Saneamento do Recife*, 1917, p. 320).

connected Old Recife to Olinda—occurred by accident, when construction of Olinda's breakwater in 1910, changed the direction of the tides and caused the isthmus to be breached in 1912.

The sluggish pace of work on re-equipping the port led to the contract being terminated in 1920. Thereafter, the works came under the auspices of the Port Authority. This organization, however, did not have the means to conclude the dredging operation and this left large-draft ships still unable to moor. It was only after the hiring of a Dutch company called W. J. Kalis & Co's Baggermaatschppy that the work was finished in 22 months and Recife entered the Transatlantic Age. On 15 April 1923, an enormous British steamship, the Arlanza, successfully berthed in the harbor, and, on 2 October 1924, the even larger Dutch steamship, the Gelria, put in. This was cause for great jubilation throughout the city, which relied heavily on having an adequately functioning port facility (LEMOS FILHO, 1960, p. 167).

4. SANITATION IN RECIFE

The modernization movement was accompanied by the introduction of the Recife Sanitation Plan, by the illustrious engineer Saturnino de Brito, who provided the city with a modern water supply and sanitary sewerage system.

Before Brito, in 1905, the London firm Douglas Fox & Partners had been hired to draw up a project for a new sewerage network. In August 1907, the government ran a public contest for the concession to implement this project and exploit the service. In early 1908, however, the new governor, Herculano Bandeira, canceled the contest, making the State responsible for building a new public sewerage network.

In June 1909, Saturnino de Brito was invited to act as engineer-in-chief for construction work on a new sewerage network for the city and given *carte blanche* so far as the planning, organization and running the services were concerned[8]. His prestige was such that he remained unscathed by the political turmoil of the time.

The system adopted by Brito for the sewage network, like Fox's, involved absolute or full separation. In other words, there was one network for storm water and another for waste. The sanitary network proper—covering 1,182 hectares—was intended to serve around 12,400 homes and 86,800 inhabitants (BRITO, 1917, p. 182–183). The surface area to be drained was divided into ten districts, nine of them using electrical

[8] Francisco Saturnino Rodrigues de Brito (1864–1929) was the most important sanitary engineer in Brazil, having conducted studies and produced sanitation plans for around 50 Brazilian cities. He was also one of the first urban planners in Brazil. In the extensive reports that he produced for each work, he also discussed urban planning concepts similar to the most modern ones coming out of Europe at the time.

Defendendo que os serviços públicos estivessem centralizados sob a coordenação do Estado, Brito criou a Repartição de Saneamento, que ficou responsável pela gestão e manutenção do novo sistema. Essa repartição lançou rigorosas especificações técnicas para instalações sanitárias e de ligação dos esgotos domiciliares com as ruas. Os proprietários interessados em construir, reformar ou até mesmo efetuar pequenos consertos nas tubulações eram obrigados a apresentar a planta do edifício ou da casa nessa repartição, que indicava modificações necessárias para satisfazer a correta disposição dos aparelhos sanitários, das instalações e condições de iluminação e ventilação dos compartimentos (BRITO, 1917, p. 8).

Pensando a cidade como um todo, Brito propôs ainda o Plano Geral de Melhoramentos, um plano de ocupação para as periferias, sem recorrer à abertura de largas avenidas retas. Ele buscava evitar os problemas das cidades que "[...] se expandem desordenadamente para os arredores, com a população disseminada ao longo de estradas e ruas mal traçadas, formando pequenos núcleos" (BRITO, 1917, p. 22). Dessa forma, entende-se esse plano como uma pioneira tentativa de racionalizar o processo de expansão da cidade do Recife, levando em consideração o seu futuro saneamento (MOREIRA, 2010).

Assim, com o objetivo de drenar certas áreas, livrando-as das enchentes e tornando os terrenos mais baixos urbanizáveis, como havia feito em Santos, Brito propôs canais estruturadores para a expansão da cidade. O principal deles seria muito próximo do traçado da atual Avenida Governador Agamenon Magalhães, mas desaguando na Rua da Aurora, na altura do Cemitério de Santo Amaro (BRITO, 1917, p. 178). Concretizada mais de meio século depois, seria um dos grandes eixos viários da cidade atual. Ele também propôs uma avenida que tem o traçado atual da segunda perimetral (atuais avenidas Estrada dos Remédios, Visconde de Albuquerque e José Bonifácio), talvez concebida de forma a interligar os diferentes bairros afastados do centro (Afogados, Madalena, Torre), que seriam saneados por meio de canais. O plano tinha uma preocupação em determinar algumas regiões como áreas verdes, como a Ilha Joana Bezerra, e uma expansão da cidade para Boa Viagem, que só ocorreria dez anos depois. Embora não executado, esse plano ofereceu uma série de diretrizes de expansão da cidade, e algumas de suas ideias seriam concretizadas décadas depois.

O Plano de Saneamento do Recife foi de fundamental importância para a estruturação do Recife moderno, pois daria um suporte de infraestrutura para o crescimento da cidade por vários anos. Conforme atesta Antônio Baltar, o crescimento da cidade nas décadas seguintes e esse atraso nas obras das redes previstas é que tornariam a rede sanitária insuficiente (BALTAR, 1951, p. 60). Brito deixou uma forte herança técnica na cidade por meio de seus discípulos engenheiros.

elevation, a novelty that, until that time, had only been used in Santos and in a large district functioning as the declivity for the main water plant located at Cabanga. These ten districts covered the whole of the city at that time, from the central area, Afogados, and Casa Amarela up to Santo Amaro. In addition to these, Brito envisaged rolling the system out to five others to keep pace with future expansion of the city. Waste would be pumped through an outfall as raw sewage at Pina Beach, around five kilometers out to sea[9]. The project outlined the precise location for all parts of the network (pipes, maintenance holes, and pumping stations). The modern machinery was distributed to various points in the city, at district pumping stations. Along with the Cabanga Water Plant and related buildings, railroads and new bridges, these constructions became important landmarks in the city.

To accompany the work, Brito produced annual interim progress reports, which were published in 1917, providing a rich source of data on the city in this period.

With the resources available, which he deemed to be more than sufficient for the undertaking, Brito proposed also to include drinking water services and duly did so in 1912, with the takeover of the Beberibe Company. Following preliminary studies, the source of Gurjaú Creek, 30 km to the south of Recife, was chosen to supply most of the required quantity of potable water. An inability to meet the cost of interest payments and loan installments led to work on the project partially coming to a halt in 1918, three years after the sewage system (MOREIRA, 2010, p. 62).

A proponent of centralization of public services under the coordination of the State, Brito created the Sanitation Office, which took over responsibility for management and maintenance of the new system. This office established rigorous technical specifications for sanitary installations and the connections been homes and the street. Property owners interested in building, renovating or undertaking small-scale repairs to piping were obliged to submit a plan of the building or house to this office, indicating the modifications necessary to achieve the correct positioning of sanitary equipment, installations, and the lighting and ventilation conditions of each room (BRITO, 1917, p. 8).

Seeing the city as a whole, Brito also proposed a General Improvements Plan for occupation of the suburbs that did not involve the

[9] Brito believed that the waste would mix naturally with seawater in an unpopulated part of the city. He prohibited fishing in the area and created the conditions for some kind of purification system later to be adopted in the eventuality of the occupation of the area and the resulting possibility of contamination. The open sewer system remained in place until the late 1940s, at which time the Cabanga treatment station was constructed (BRITO, *Saneamento do Recife*, 1917, p. 320).

5. UM RECIFE MODERNO, 1915–1922

O Recife sofreu transformações significativas com o processo de modernização empreendido: a cidade recebeu um sistema de esgotamento e de abastecimento de água em 1918; o Bairro do Recife foi redesenhado; e o porto foi modernizado e reaparelhado, resultando em grandes transformações paisagísticas particularmente na área central. Além disso, a cidade assistiu ao reaparelhamento e à reorganização dos órgãos que lidavam com a saúde pública. Esse programa de reformas seguiu os grandes eixos de intervenção no espaço urbano do período.

Essas reformas tiveram impacto na estrutura da cidade. O Bairro do Recife, que tinha 13.204 residentes em 1910, logo no início das reformas, passou a ter 5.146 em 1913 e apenas 3.206 em 1923, ou seja, cerca de 10 mil moradores se retiraram da área. Tal transformação traria impactos para outras áreas da cidade. Do contingente populacional retirado do Bairro do Recife, parece que uma parte tomou o rumo do bairro de São José, já que este sofreu aumento populacional extraordinário entre 1910 e 1923 (50%), reforçando seu caráter residencial. Ocorreram também aumentos significativos nas áreas periféricas de então, como Várzea (de 4.153 para 13.887) e Poço da Panela (de 1.330 para 13.857). A população do bairro da Boa Vista também aumentou cerca de 50%, de 22.700, em 1910, para 50.900, em 1923, estendendo sua mancha urbana e se consolidando como área residencial. O mesmo vale para Afogados e Graças, que mais do que triplicaram suas populações entre 1910 e 1923[10].

Uma das consequências da reforma do Bairro do Recife foi, sem dúvida, a perda de moradores do bairro e o adensamento dos bairros próximos, sobretudo São José, e das áreas periféricas, como Poço da Panela, Várzea e Afogados, ressaltando a observação feita anteriormente sobre a amplitude destas regiões.

Apesar de não apresentar um afluxo populacional, Santo Antônio consolidou seu papel como centro administrativo, comercial e cultural da cidade. Dada a sua posição no município, passou a sofrer maiores pressões pelo aumento do tráfego trazido pelas reformas e pelo crescimento da Boa Vista e das áreas periféricas como um todo. Ele passou a ter importância fundamental como centro de irradiação e ligação entre os outros três bairros centrais e para toda a cidade. Com isso, passou logo a ter problemas com congestionamentos e viu os preços dos imóveis comerciais subirem, fazendo crescer a demanda por edifícios cada vez mais altos, que começam timidamente a aparecer nos anos 1920, como o arranha-céu da pracinha, como veremos nos próximos capítulos.

[10] Os dados censitários podem ser encontrados em BRITO, 1917, p. 74 (para 1910); Recenseamento do Recife em 1913, p. 82; e FREYRE, 1979. p. 165 (para 1923).

opening of broad, straight avenues. He aimed to avoid the problems of cities that "... sprawl outwards in a disorderly fashion, the population scattered along poorly laid out streets and roads, forming minor centers" (BRITO, 1917, p. 22). This plan can thus be seen as a groundbreaking attempt to achieve a more rational process of expansion of the city of Recife, with future sanitation needs duly born in mind (MOREIRA, 2010).

It was, therefore, with the aim of draining certain areas, protecting them from flooding and making it possible to develop lower-lying land, as had been done in Santos, that Brito proposed to lay out a system of canals that would create the backbone for the expansion of the city. The main canal was to be located very near to the current route of Avenida Governador Agamenon Magalhães today, but running into Rua da Aurora, in the vicinity of Santo Amaro Cemetery (BRITO, 1917, p. 178). This came into existence half a century later and is now one of the main axes of the city. Brito also proposed an avenue along the route of today's second perimeter road (Avenidas Estrada dos Remédios, Visconde de Albuquerque and José Bonifácio), which were also conceived in such a way as to connect various outlying neighborhoods (Afogados, Madalena, Torre), for which sanitation would be provided by canals. The plan also aimed to establish some regions as green areas. These included Joana Bezerra Island and an extension of the city in the direction of Boa Viagem, as would occur ten years later. Although not put into effect, this plan provided a series of guidelines for expansion of the city, some of which would become reality decades later.

The Recife Sanitation Plan played a fundamental role in determining the structure of modern-day Recife, providing an infrastructure capable of supporting the growth of the city for many years to come. As Antônio Baltar attests, the extremely rapid growth of the city in subsequent decades and the delays in creating the networks envisaged in this plan resulted in the sanitation provided proving ultimately insufficient (BALTAR, 1951, p. 60). Brito and his successors, nevertheless, left a substantial technical legacy for the city.

5. A MODERN RECIFE, 1915–1922

Recife underwent significant transformations with the process of modernization adopted. The city received a sewerage and water supply system in 1918; the Old Recife neighborhood was redesigned; and the port was modernized and re-equipped, resulting in major changes to the landscape, particularly in the central area. The city also saw significant re-equipping and reorganization of public health institutions. This reform program followed the main axes of interventions in urban space at this time.

These reforms had an impact on the structure of the city. The population of the Old Recife neighborhood, which had numbered 13,204 individuals

Acompanhando os relatórios do médico Octávio de Freitas, observamos uma redução de várias doenças epidêmicas após 1915, provavelmente fruto da atuação da medicina e do plano de saneamento de Saturnino de Brito. Há, inclusive, extinção completa de algumas doenças (FREITAS, 1919). Exceto pela gripe espanhola, que fez 2.250 vítimas apenas em outubro de 1918 (LEMOS FILHO, 1960, 134–136), é patente que o quadro higiênico é bem superior ao do início do século. A contribuição de Saturnino de Brito foi fundamental nesse sentido, com a inauguração do sistema de esgotos em 1917 e água chegando encanada do Gurjaú em 1919. Em 1917, foi inaugurado também o higiênico e moderno Matadouro de Peixinhos, um dos mais modernos do País.

O sistema de bondes elétricos inaugurado em 1914 possibilitou um aumento expressivo da velocidade e do alcance da rede, que se estendeu aos confins da cidade, chegando até o terminal de Boa Viagem em 1925, como será visto no próximo capítulo.

Os novos ares trazidos pelo plano de saneamento e pela reforma urbana levariam a uma mudança no padrão construtivo e na futura ocupação do território. A Lei nº 1.051, de 1919, o Regulamento de Construção de 1919, passou a definir novos parâmetros de ocupação do solo que negavam a configuração do sobrado sem afastamentos para a maior parte da cidade. A lei dividiu a cidade em quatro perímetros: 1º (principal), 2º (urbano), 3º (suburbano) e 4º (rural). Apenas no 1º perímetro, que compreendia o Bairro do Recife, de Santo Antônio e o trecho mais denso da Boa Vista (em torno da Rua da Imperatriz até a altura da Gervásio Pires), seriam permitidos edifícios ocupando todo o lote e sem recuo frontal, garantindo, assim, a continuidade do alinhamento (REYNALDO, 2017, p. 137–139). No 2º e 3º perímetros, o regulamento exigia afastamentos laterais e recuos frontais para atender os requisitos de ventilação e iluminação, como será visto no próximo capítulo.

A reforma urbana também iria estimular um movimento pela preservação dos edifícios históricos da cidade. Como vimos, poucas vezes se insurgiram contra a reforma e a destruição dos edifícios históricos, mas elas se tornam mais numerosas a partir do final da década de 1910 e ganham certo reconhecimento nos anos 1920, como será visto no próximo capítulo. A demolição da Matriz do Corpo Santo foi utilizada para mobilizar sentimentos sobre a importância de proteção de exemplares significativos do passado (ASSUNÇÃO, 2019, p. 84).

O período dos mandatos dos prefeitos Manuel Antônio de Moraes Rego (1915–1919) e Eduardo Lima Castro (1920–1921) não foram notáveis por grandes obras, mas empreenderam muitas obras de calçamento da cidade, ajardinamento e arborização[11].

[11] Isso pode ser comprovado. exposições de prefeitos, na abertura dos Conselhos Municipais. Como a Exposição com que o *Prefeito Antônio de Moraes Rego abriu a 5ª sessão ordinária do Conselho Mu-*

in 1910, at the beginning of the reforms, had declined to 5,146 by 1913 and, by 1923, had decreased even further to 3,206. In other words, around 10,000 residents left the area in this period. This change would have an impact on other parts of the city. Some of those moving out of the Old Recife neighborhood would seem to have relocated to São José, which saw extraordinary population growth (of 50%) between 1910 and 1923, reinforcing its residential character. There were also significant increases in what were then peripheral areas, such as Várzea (which saw its population increase from 4,153 to 13,887) and Poço da Panela (from 1,330 to 13,857). The population of Boa Vista also increased by around 50%, from 22,700, in 1910, to 50,900, in 1923, expanding its urban fabric and consolidating its status as a residential area. The same was true for Afogados and Graças, whose population increased almost threefold between 1910 and 1923[10].

One of the consequences of renovation of the Old Recife neighborhood was, without doubt, the depopulation and an increase in the population density of nearby districts, especially São José, and more peripheral areas, such as Poço da Panela, Várzea and Afogados, bearing in mind the remarks made earlier regarding the size of these regions.

Despite receiving no new flows of population, Santo Antônio continued to establish its status as a center of administration, commerce and cultural activities. In view of its location in the municipality, the neighborhood found itself under pressure from the increased traffic caused by renovations and the growth of Boa Vista and peripheral areas in general. It came to play a fundamental role as a hub providing connections to the other three centrally located neighborhoods and to the city as a whole. It soon, therefore, developed problems with traffic congestion and saw housing prices rise, increasing the demand for the ever higher-rise buildings which gradually began to appear in the 1920s, as we shall see in the following chapters.

Octávio de Freitas's medical reports describe a reduction in the prevalence of various contagious diseases after 1915, probably as a result of advances in medicine and Saturnino de Brito's sanitation plan. This period also saw complete eradication of some diseases (FREITAS, 1919). With the exception of Spanish influenza, which claimed 2,250 lives in October 1918 alone (LEMOS FILHO, 1960, 134–136), it is clear that hygiene standards had improved immensely since the turn of the century. Saturnino de Brito's contribution had been fundamental in this regard, with the introduction of a sewage system in 1917 and piped water arriving from Gurjaú in 1919. In 1917, in Peixinhos, a new hygienic slaughterhouse was opened, which was one of the most modern such facilities in the country.

[10] The census data can be found in BRITO, 1917, p. 74 (for 1910); in the Recife Census of 1913, p. 82; and FREYRE, 1979. p. 165 (for 1923).

Superados o infortúnio da gripe espanhola e as tensões da Primeira Guerra Mundial, na virada para a década de 1920, o Recife é uma cidade com grandes esperanças no futuro. A fachada marítima do bairro, marcada pelo desenho no qual convergiam as esquinas marcantes dos edifícios e as largas avenidas retas e concluída com muito esforço, tornou-se um símbolo do esforço de se modernizar e o seu principal cartão-postal.

nicipal do Recife em 15 de novembro de 1919, p. 15. p. 29–31; p.37–41. Ao término da gestão de Lima Castro, em fevereiro de 1922, vários artigos no *Diario de Pernambuco* elogiam sua atuação nas ações de calçamento.

The system of electric trams, introduced in 1914, brought about a significant increase in the speed and extent of the network, which was now expanded out to the farthest reaches of the city, arriving at the Boa Viagem em 1925, as will be seen in the next chapter.

The new situation brought about by the sanitation plan and urban reform would lead to a change in the pattern of building and in the future occupation of territory. Law 1,051, of 1919—the Building Regulation Act—established new parameters for land use that prohibited the construction of townhouses without setbacks in most parts of the city. The law divided the city into three concentric zones: Zone 1 (the main zone), Zone 2 (the urban zone), Zone 3 (the suburban zone) and Zone 4 (the rural zone). Only in Zone 1, covering Old Recife, Santo Antônio and the most densely populated stretch of Boa Vista (from the area around Rua da Imperatriz up to Gervásio Pires), was it permitted for buildings to occupy the whole lot with no front setback, thereby providing continuity of alignment (REYNALDO, 2017, p. 137–139). In Zones 2 and 3, regulations required side and front setbacks to meet the requirements for ventilation and lighting, as will be seen in the next chapter.

Urban renovation would also give rise to a movement to preserve the city's historic buildings. As we have seen, few voices were raised in protest against the reforms and the destruction of heritage, but these voices became more numerous after the end of the 1910s and, in the 1920s, gained a certain recognition, as, again, we shall see in the next chapter. The demolition of the Parish Church of the Holy Body of Christ was used to raise awareness of the importance of protecting key historic buildings (ASSUNÇÃO, 2019, p. 84).

The administrations of Mayors Manuel Antônio de Moraes Rego (1915–1919) and Eduardo Lima Castro (1920–1921) were not notable for great public works but did see significant paving of the city and the introduction of gardens and vegetation[11].

Once the calamity of the Spanish influenza had been overcome and the tensions generated by the First World War had dissipated, the Recife of the early 1920s was a city full of great hopes for the future. The maritime façade of the city, marked by a design in which the striking corners of buildings and broad straight avenues converged, was finally brought to completion after great efforts and became a symbol of Recife's determination to modernize and the main picture-postcard image of the city.

[11] This can be proved by the *speeches given by mayors at openings of the Municipal Council, such as the Speech given by Mayor Antônio de Moraes Rego on the opening of the 5th ordinary session of the Municipal Council of Recife on 15 November 1919*, p. 15. p. 29–31; p.37–41. At the close of the Lima Castro administration, in February 1922, various articles in the *Diario de Pernambuco* newspaper praised the paving of the city's streets that had occurred.

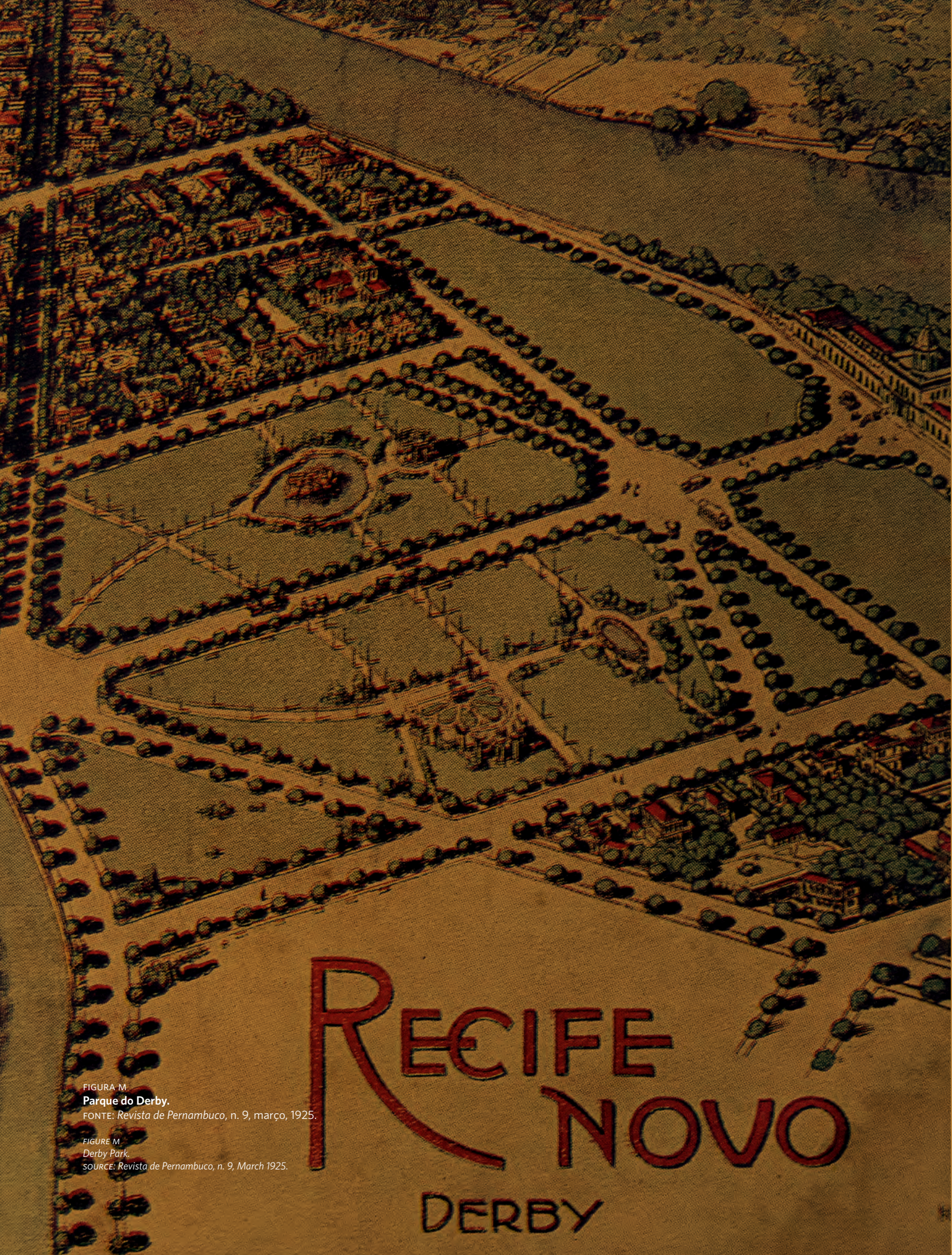


FIGURA M
Parque do Derby.
FONTE: *Revista de Pernambuco*, n. 9, março, 1925.

FIGURE M
Derby Park.
SOURCE: Revista de Pernambuco, n. 9, March 1925.

6

“DOS SUBÚRBIOS COLORIDOS AOS HORIZONTES MOLHADOS”: O RECIFE DA DÉCADA DE 1920

“FROM THE BRIGHTLY-COLORED SUBURBS TO WATERY NEW HORIZONS”: *RECIFE IN THE 1920s*

FERNANDO DINIZ MOREIRA

Mas não é só junto ao rio
que o Recife está plantado.
Hoje a cidade se estende
por sítios nunca pensados,
dos subúrbios coloridos
aos horizontes molhados.

Carlos Pena Filho

But it is not only along the river
that Recife has been planted.
The city now extends out
over hitherto unimagined farmsteads,
from the brightly colored suburbs
to watery new horizons.

Carlos Pena Filho

Enquanto as remodelações das áreas centrais do Rio de Janeiro, do Recife e de Salvador, nas duas primeiras décadas, receberam mais atenção por terem deixado conjuntos de edifícios ecléticos e novos desenhos urbanos, as expansões planejadas a partir dos anos 1920, que adotaram novos padrões urbanísticos com ruas mais largas e casas isoladas no lote e uma diversidade maior de estilos arquitetônicos, ainda não foram devidamente estudadas.

No Recife, essas expansões foram promovidas pelo Governo do Estado sob o comando de Sergio Loreto. Elas tiveram a intenção de dirigir o crescimento para os subúrbios, como a urbanização de Campina do Derby, a construção da Avenida Boa Viagem e uma série de intervenções pontuais de modernização, drenagem e esgotamento sanitário, retificação e pavimentação de antigos largos e praças em áreas suburbanas. Esses trabalhos de expansão da cidade, junto com a expansão do sistema de bondes elétricos, a nova Lei Municipal de 1919 e a chegada dos primeiros automóveis, iria propiciar um outro tipo de ocupação dessas áreas suburbanas, contribuindo para a construção do Recife moderno que conhecemos hoje. As revistas de época, como a *Revista de Pernambuco*, filmes do Ciclo do Recife, mapas, artigos na imprensa, relatos de memorialistas e exposições no Conselho Municipal são fontes importantes para reconstituirmos a história da cidade nesse período.

O capítulo está estruturado em seis partes. A primeira oferece um quadro da cidade nos anos 1920. As três partes seguintes se detêm nas três principais intervenções (bairro do Derby, Avenida Boa Viagem e a modernização de antigos largos e praças). A quinta parte mostra um outro lado desse processo, os mocambos. Por fim, as conclusões buscam mostrar o impacto dessas intervenções na cidade em torno de 1930.

The redesign of the central areas of Rio de Janeiro, Recife, and Salvador, in the two first decades of the 20th century, has received much attention on account of the eclectic buildings and new urban designs that still exist today. The expansion of these cities in the 1920s, which adopted new urban planning standards, with wider streets and houses further set back into the lot in a greater diversity of architectural styles, has, however, still not been studied in as much detail as it deserves.

In Recife, this expansion was encouraged by the State Government of Sergio Loreto. The intention was to guide growth out to the suburbs, with the urban development of Campina do Derby, the creation of Boa Viagem Avenue and a series of one-off interventions related to modernization, drainage, sanitary sewerage, and the straightening and paving of old public spaces and squares in outlying areas. This expansion of the city, along with that of the electric tram system, the new Municipal Law of 1919, and the arrival of the first automobiles, gave rise to a new kind of development in these suburban areas, helping to build the modern Recife that we know today. The magazines of the time, such as *Revista de Pernambuco*, the Recife Cycle of movies, maps, newspaper articles, memoirs and speeches in the Municipal Council are all important sources for the reconstruction of the history of the city in this period.

This chapter is divided into six parts. The first presents a portrait of the city in the 1920s. The three following parts deal with the three main interventions of the time (the Derby neighborhood, Boa Viagem Avenue, and the modernization of old public spaces and squares). The fifth part exposes another darker side of this process: the existence of slums. Finally, the concluding section seeks to show the impact these interventions had brought about in the city by 1930.

1. O RECIFE DOS ANOS 1920: CIDADE E VIDA CULTURAL

Como visto no capítulo anterior, a cidade adentra a década de 1920 com o bairro do Recife reformado, o porto modernizado e reequipado e com um sistema de esgotamento e de abastecimento de água, o que resultou em grandes transformações paisagísticas, particularmente na área central. Após a tragédia da gripe espanhola, a década se revelava auspiciosa para a cidade: a vida urbana se tornava mais ativa e agitada, com muitos cafés, cinemas e restaurantes.

O Recife tinha um significativo número de jornais e revistas circulando: *Diario de Pernambuco, A Província, Jornal do Commercio, Jornal Pequeno*, *Jornal do Recife, Revista de Pernambuco, A Pilhéria* e a *Revista do Norte*. As matérias publicadas nessas revistas e jornais eram objetos de discussão nos cafés por parte de intelectuais, jornalistas, políticos, estudantes e profissionais. Já existiam diversas escolas e algumas faculdades na cidade, como Engenharia, Odontologia, Medicina e Direito. Em um artigo no *Diario de Pernambuco* em 1933, Mario Sette traça um belo quadro dos espaços onde se reuniam, os cafés: o Café Rui e o Familiar Café 15 de Novembro, na Rua Nova; o Café do Girão, na Rua do Imperador; e, o mais famoso, o Café Lafayette, na esquina da Rua Primeiro de Março com a Rua do Imperador. Sette mostra ainda que a luz elétrica, agora totalmente disseminada, mudou completamente o centro da cidade à noite, criando uma geografia da boêmia na cidade que, praticamente, inexistia na década anterior. Se antes restrito aos cafés e empadas, agora os estabelecimentos passam a ofertar os pratos mais sofisticados e *drinks* os mais diversos. Alguns eram mais redutos de homens, onde a presença de mulheres de "família" não era aconselhada. Esses cafés e restaurantes são novos espaços de sociabilidade e estimular a convivência em espaços públicos.

A Recife também experimentou diversas manifestações ligadas ao modernismo nos anos 1920. As revistas procuravam retratar a atmosfera da modernidade que invadia a cidade: uma série de experiências urbanas modernas, como os desfiles, as competições esportivas, os passeios de automóvel e os voos pioneiros. Muitos acorriam em grandes mobilizações à Praia de Boa Viagem, ao Prado e ao Campo do Jiquiá para assistir a exibições e manobras dos aviadores e chegada dos *raids*, as viagens transatlânticas[1]. Cruzando os oceanos com coragem e audácia, os pilotos e suas máquinas eram as grandes vedetes dos anos 1920 no Recife. Pelo prisma dessas revistas, a cidade se transformava em um amplo palco para atividades ao ar livre que refletiam um novo modo de vida.

[1] Entre estes eventos, destacam-se a aterrissagem dos aviadores portugueses Sacadura Cabral e Gago Coutinho no Cais de Santa Rita, em junho de 1922, e do hidroavião Jahú, em junho de 1927, eventos arrematados pela chegada do Graf Zeppelin, em maio de 1930 (PARAÍSO, 1995, p. 56; LEMOS FILHO, 1960, p. 261–267).

1. RECIFE IN THE 1920S: THE CITY AND ITS CULTURAL LIFE

As seen in the previous chapter, Recife entered the 1920s with a renovated Old Recife neighborhood, a modernized and newly equipped port and a new sewerage and water supply system, all of which brought about profound transformation of the landscape, especially in central areas. After the calamity of the Spanish influenza epidemic, the decade would turn out to be an auspicious one for the city, with life in the city becoming livelier and more vibrant, with an abundance of cinemas, restaurants and cafés.

In the Recife of the time, a significant number newspapers and magazines were in circulation, including *Diario de Pernambuco*, A Província, *Jornal do Commercio*, Jornal Pequeno, Jornal do Recife, *Revista de Pernambuco*, *A Pilhéria* and *Revista do Norte*. The material published was discussed in cafés by intellectuals, journalists, politicians, students and members of the professions. There were various schools and some colleges in the city, including Colleges of Engineering, Dentistry, Medicine and Law. In an article published in *Diario de Pernambuco* in 1933, Mario Sette paints a good picture of the area where many cafés were located: Café Rui and the familiar Café 15 de Novembro, on Rua Nova; Café do Girão, on Rua do Imperador; and, most famous of all, Café Lafayette, on the corner between Rua Primeiro de Março and Rua do Imperador. Sette also shows how electric streetlighting, now available throughout the city, completely changed the character of the center at night, creating a Bohemian atmosphere such as had been practically non-existent in the previous decade. While shops had previously confined themselves to purveying coffee and pies, establishments now started to offer more sophisticated fare and a variety of alcoholic drinks. These cafés and restaurants provided new public social spaces in which people could meet. Some, however, were mostly for men: places that "respectable" women were supposed not to frequent.

Recife in the 1920s was also the setting for various modernist experiments. Magazines strove to endow the city with an air of modernity: a series of modern urban experiences, such as parades, sports competitions, motor cars, and feats of aviation. People flocked to Boa Viagem Beach, Prado or Campo do Jiquiá to visit air shows or witness the arrival of transatlantic flights[1]. The brave aviators who crossed the oceans in their flying machines were the superstars of 1920s Recife. Magazines portrayed the

[1] Such events included the landing of the Portuguese aviators Sacadura Cabral and Gago Coutinho at Santa Rita Wharf, in June 1922, and of the Jahú seaplane, in June 1927, a series of events that reached a climax with the arrival of the Graf Zeppelin, in May 1930 (PARAÍSO, 1995, p. 56; LEMOS FILHO, 1960, p. 261–267).

FIGURA 1
Fotogramas dos filmes *A Filha do Advogado* (1926) e *Veneza Americana* (bondes), 1925.

FIGURE 1
Frames from the films The Lawyer's Daughter (1926) and American Venice (streetcars), 1925.

A cidade foi um dos polos mais importantes do cinema no Brasil ao sediar o *Ciclo do Recife*, que, ativo entre 1923 e 1931, produziu cerca de 30 filmes entre *naturaes* (documentários encomendados por governantes) e filmes de enredo (ficção). Esses filmes, com destaque para *As Grandezas de Pernambuco* (1925) e *Veneza Americana* (1922/1925), são documentos que nos ajudam muito a entender a cidade desse período ao mostrar seus edifícios, as ruas e as paisagens e o fluxo de pessoas se deslocando a pé, em bondes ou automóveis (SARAIVA, MOREIRA, 2020).

A arte moderna também seria apresentada à sociedade pernambucana. Em março de 1929, Cícero Dias realizou uma exposição no *hall* do recém-inaugurado Hotel Central. Recém-estabelecido na cidade, Dias passou a explorar temas relacionados à vida urbana no Recife. Ele foi capaz como ninguém de registrar a dualidade desse período de transformação do Recife na virada da década de 1920 para a de 1930. Se, em *Visão Romântica do Porto do Recife*, ele retrata com placidez um Recife bucólico, no qual lentamente se desfraldam os telhados dos sobrados antigos, os ornamentos da arquitetura, as jangadas, o mar e uma orquestrada e lenta coreografia de atividades humanas que parecem remontar a tempos de outrora, em *Porto do Recife* (1930–31), tons sombrios e densos ressaltam a modernização, representada pelo movimento e pela circulação de mercadorias, pelas chaminés dos navios a vapor, pelos galpões, pela dinâmica econômica e pelas transformações da paisagem, como a Ponte Giratória (TRINDADE, 2022).

Em 1930, Vicente de Rego Monteiro e o escritor e poeta francês Géo Charles, diretor da revista *Montparnasse*, promovem uma exposição de arte moderna no Teatro de Santa Isabel, reunindo, de forma inédita na cidade, obras de Picasso, Braque, Léger, Gris, entre outros, além do próprio Vicente e do seu irmão Joaquim (HERKENHOFF, 2007, p. 31). Dois anos depois, foi criada a Escola de Belas Artes de Pernambuco como centro de formação de novas gerações de artistas.

city as a giant stage for open-air activities that reflected a new modern way of life.

The city was one of the most important centers for movie production in Brazil and the location of the so-called Recife Cycle, which, between 1923 and 1931, produced around 30 documentaries and features (some public information films). These movies, especially *As Grandezas de Pernambuco* [The Grandeur of Pernambuco] (1925) and *Veneza Americana* [American Venice] (1922/1925), constitute important historical documents that help us to understand the city of this period better, showing its streets, buildings and urban landscapes, the streets filled with crowds of pedestrians, streetcars and automobiles (SARAIVA, MOREIRA, 2020).

Modern art would also come to Pernambuco. In March 1929, Cícero Dias staged an exhibition in the hall of the recently opened Hotel Central. A newcomer to the city, Dias started to explore themes related to the urban life of Recife and was unmatched in his ability to register the Janus-faced nature of this period of change in the city of Recife from the early 1920s up to 1930. In *Romantic View of the Port of Recife*, he portrays a placid bucolic Recife, with its gently undulating landscape of tiled roofs, ornamental architecture, traditional fishing boats, the sea, and a leisurely choreography of human activities that seem to hark back to bygone age. In *Port of Recife* (1930–31), however, somber darker tones emphasize the modernization of the city, represented by the movement and circulation of merchandise, the funnels of steamships, warehouses, the dynamic economy and new additions to the urban landscape, such as the Ponte Giratória swing bridge (TRINDADE, 2022).

In 1930, Vicente de Rego Monteiro and the French writer and poet Géo Charles, editor of *Montparnasse* magazine, staged a unique exhibition of modern art at Santa Isabel Theater, featuring paintings by Picasso, Braque, Léger, Gris, and others, in addition to some by Vicente himself and his brother Joaquim (HERKENHOFF,

FIGURA 2
Cícero Dias. Vista romântica do Porto do Recife, década de 1930. 124 x 248 cm.
FONTE: Enciclopédia Cultural Itaú

FIGURE 2
Cícero Dias. Romantic View of the Port of Recife, 1930s. 124 x 248 cm.
SOURCE: Itaú Cultural Encyclopedia.

FIGURA 3
Cícero Dias. Porto do Recife, 1930–31. 105 x 105 cm.
FONTE: Museu do Estado de Pernambuco

FIGURE 3
Cícero Dias. Port of Recife, 1930–31. 105 x 105 cm.
SOURCE: Museum of the State of Pernambuco.

Os princípios da *Semana de Arte Moderna* de 1922, defendidos no Recife pelo jornalista e advogado Joaquim Inojosa, tinham como contraponto o movimento regionalista, capitaneado por Gilberto Freyre, para o qual os benefícios trazidos pelo progresso não compensavam as perdas causadas com as mudanças. Freyre e outros intelectuais se colocaram contra as ideias modernistas mais impactantes, defendendo a preservação dos valores tradicionais e apontando para a necessidade de valorizar mais a realidade local (AZEVEDO, 1996, SOUZA BARROS, 1985). Freyre foi um dos organizadores do *Congresso Brasileiro de Regionalismo* (1926) e do *Congresso de Estudos Afro-brasileiros* (1934). Esse retorno à tradição nos interessa, pois ensejará as primeiras tentativas de proteção de edifícios e conjuntos históricos e o resgate de elementos de nossa arquitetura colonial para as novas construções, como veremos um pouco adiante.

No início dos anos 1920, a estrutura urbana original do Recife, que foi vista nos capítulos anteriores, definida pelo porto, pelo centro da cidade e pelos pequenos núcleos autônomos representados pelos engenhos, ainda era nítida, resultando em uma disposição axial em que todas as linhas convergem para o porto (CASTRO, 1954, p. 88).

Em grande parte reformado e com o porto modernizado, o Bairro do Recife passou a ser identificado como a entrada da cidade, o bairro dos negócios, do porto. No seu *Guia Sentimental do Recife*, Gilberto Freyre (1942, p. 239) reforça o caráter portuário do Bairro do Recife, anotando os grandes bancos, as seguradoras, os consulados e as firmas de importação-exportação, além

2007, p. 31). Two years later, the Pernambuco School of Fine Arts was created to train future generations of artists.

The principles of the *Modern Art Week* of 1922, defended in Recife by the journalist and lawyer Joaquim Inojosa, were opposed by a regionalist movement championed by Gilberto Freyre, for whom the supposed benefits of progress in no way outweighed the damage caused by change. Freyre and other intellectuals took a position opposed to the most far-reaching modernist ideas, defending the preservation of traditional values and pointing to the need to value local culture more highly (Azevedo, 1996, Souza Barros, 1985). Freyre was one of the organizers of the Brazilian Regionalism Congress (1926) and the Congress of Afro-Brazilian Studies (1934). This return to tradition is of special interest, because it would give rise to the first attempts to protect historic buildings and historic groups of buildings and preserve the elements of colonial architecture in new constructions, as we shall see later.

In the early 1920s, the original urban layout of Recife, as seen in previous chapters, was defined by the port, the city center and small autonomous outlying centers organized around sugar plantations. This structure was still clearly in evidence and had led to the development of an axial structure in which all roads converged on the port (CASTRO, 1954, p. 88).

Extensively renovated and with a modern port, Old Recife now served as the main entry point to the city, a business district where overseas trade was conducted. In his *Sentimental*

dos modernos equipamentos portuários que tanto fascinaram poetas, como Joaquim Cardozo e Ascenso Ferreira.

No contíguo bairro de São José, esses ares de renovação ainda não tinham chegado. O bairro continuava com um grande contingente populacional e com suas igrejas e pátios dos tempos passados. Segundo Freyre, era ali que a cidade se orientalizava: "[...] do comércio mais barato, ruas que cheiram a comida e café torrando" (1942, p. 213). Foi também no bairro que nasceram importantes blocos de Carnaval, que transformavam a cidade por alguns dias.

O bairro da Boa Vista também continuava com o seu caráter residencial, com linhas de ocupação que se estendiam para bairros próximos como Paissandu, Benfica, Madalena, Parque Amorim e Graças. O bairro ainda concentrava grande parte dos estabelecimentos de ensino da cidade, enquanto fábricas e vilas operárias se encontravam nas proximidades, em Santo Amaro.

O bairro de Santo Antônio é o que merece mais atenção, pois será foco de grandes mudanças nos próximos 40 anos. Também verticalizado, era o centro administrativo e cultural e passou a ser o lugar de "estar" da cidade, uma área plena de edifícios públicos, igrejas e outros marcos simbólicos. Era lá onde estavam as ruas do comércio elegante, das modistas, das perfumarias, das confeitarias e joalherias, segundo vários memorialistas e cronistas, particularmente ao longo da Rua Nova e da Imperatriz (FREYRE, 1979 v. 2, p. 210). Era lá também que estavam a maioria dos cafés, cinemas, restaurantes e escritórios de profissionais liberais, como dentistas, médicos e advogados[2].

Muitos antigos sobrados irão passar por reformas para se adequar à moda do ecletismo, que vimos florescer no Bairro do Recife, no capítulo anterior. O ecletismo foi um estilo arquitetônico marcado pelo uso mais livre de elementos decorativos do passado, de diferentes épocas e culturas, criando uma nova linguagem arquitetônica. Os edifícios deviam ser representativos do status de seus ocupantes (CARVALHO, 1992, p. 17; CANTARELLI, 2020, p. 14; SILVA, 1987, p. 179). Vários edifícios de feições coloniais foram remodelados seguindo a estética do ecletismo, como a sede do *Diario de Pernambuco*, edifício erguido entre 1901 e 1903, que, em 1921, ganhou mais um pavimento e teve sua fachada alterada, além de ter sido adicionado, sobre a cúpula, um carrilhão, relógio que marca as horas com música.

A Praça da República irá sediar duas importantes obras ecléticas que irão reforçar seu caráter cívico e sua importância para a paisagem da cidade: o Palácio de Justiça e a reforma do Palácio do Governo do Estado, o Palácio do Campo das Princesas, efetuados ao longo da década de 1920. A reforma do antigo Palácio, um sóbrio e discreto edifício neoclássico de 1840, de autoria de Firmino Morais Âncora, aumentou um andar ao edifício e dispôs uma nova

[2] *Almanaque de Pernambuco*, 1927: "Relação do comércio, profissões e indústrias".

Guide to Recife, Gilberto Freyre (1942, p. 239) stresses the status of Old Recife as a port district, noting the banks, insurance companies, foreign consulates, and import and export businesses, as well as the modern port facilities that fascinated poets such as Joaquim Cardozo and Ascenso Ferreira.

In the neighboring district of São José, this climate of renovation had yet to arrive. The neighborhood was still densely populated, and its churches and their churchyards were from a bygone age. According to Freyre, this was where the city became more 'oriental': "...small-scale vendors, streets smelling of food and roasted coffee" (1942, p. 213). It was the neighborhood where the main Carnival blocks first emerged, taking over the streets and transforming them for a few days in February each year.

The Boa Vista neighborhood also continued to be residential in character, developing out into the nearby districts of Paissandu, Benfica, Madalena, Parque Amorim and Graças. Most teaching establishments were to be found here, while factories and worker's villages were located in the neighboring district of Santo Amaro.

The neighborhood of Santo Antônio deserves special attention, because it would become the focus of great changes in the next 40 years. It also was home to numerous high-rise buildings and was the administrative and cultural center of Recife and would become the city's 'sitting room': an area containing public buildings, churches and other landmarks. Here the most upmarket stores were to be found—the fashion houses and perfumeries, the pastry shops and jewelers—as described in the memoirs and chronicles of many writers, especially along Rua Nova and Rua da Imperatriz (FREYRE, 1979 v. 2, p. 210). This was also where most of the cafés, cinemas, restaurants and offices of members of the liberal professionals, such as doctors, dentists, and lawyers, were located[2].

Many old townhouses would undergo renovation to adapt them to the eclectic mode, which, as we saw in the previous chapter, had come to flourish in the Old Recife neighborhood. Eclecticism was a style of architecture that made freer use of decorative elements from the past, from different epochs and cultures, creating a new architectural language. Buildings were intended to represent the status of their occupants (CARVALHO, 1992, p. 17; CANTARELLI, 2020, p. 14; SILVA, 1987, p. 179). Various buildings with colonial features were redesigned according to the eclectic style, including the offices of *Diario de Pernambuco*, originally built between 1901 and 1903, which, in 1921, gained one more floor and an altered façade, in addition to the placement of a musical clock over the cupola.

[2] *Pernambuco Almanac*, 1927: "Report on commerce, the professions, and industry".

FIGURA 4
Foto aérea dos bairros de Santo Antônio e São José, 1932, Zeppelin.
FONTE: https://divulgapernambuco.webnode.com.br/galeria-de-fotos/imagens-antigas/

FIGURE 4
Aerial photo of the neighborhoods of Santo Antônio and São José, 1932, Zeppelin.
SOURCE: https://divulgapernambuco.webnode.com.br/galeria-de-fotos/imagens-antigas/

vestimenta eclética, na qual se destaca um corpo central marcado por pilastras coríntias colossais. Ele recebeu uma esmerada decoração, com móveis e vitrais em seus interiores e jardins projetados por Burle Marx, já na década de 1930.

O Palácio da Justiça foi projeto de Giacomo Palumbo (1891–1966) o arquiteto mais importante que atuou no Recife nas décadas de 1920 e 1930. Além do Palácio de Justiça, ele projetou o Grande Hotel do Recife, atual Fórum Thomaz Aquino (1924–1937); o Hospital Centenário, atual Hospital dos Servidores do Estado de Pernambuco (1925); e o Hotel Central (1928), além de diversas residências para as elites locais, particularmente ao longo do eixo das Avenidas Rosa e Silva e Rui Barbosa, tendo, assim, um papel central na modernização da imagem da cidade[3].

Insatisfeito com as instalações do Poder Judiciário, que bem conhecia, Sergio Loreto promoveu a construção do novo Palácio da Justiça, encomendando o projeto a Palumbo, em 1924, no sítio que era ocupado pela ala das enfermarias do Convento de Santo Antônio e pelo prédio do 2º Batalhão da Força Pública, que estava sendo transferido para o Derby. No seu projeto, Palumbo lançou um grande prisma retangular mantendo, no alinhamento, a fachada, que é composta por um corpo central e dois pavilhões nas extremidades. A linguagem clássica, expressa por meio da presença de maciças pilastras coríntias que compreendem os dois andares, foi utilizada como forma

[3] Nascido na Grécia de pais italianos, Palumbo chegou ao Recife em 1918, depois de ter estudado na prestigiada École Speciale d'Architecture (ESA) de Paris, e deixou-o em 1939 para se estabelecer no Rio de Janeiro (Cortez, 2021).

Republic Square would be the site of two important eclectic buildings that would come to underscore its civic character and its importance for the landscape of the city. These were the Palace of Justice and the renovated State Governor's Palace, the Campo das Princesas Palace, both created in the course of the 1920s. The renovation of the old Palace, a sober modest neoclassical edifice put up in 1840 and designed by Firmino Morais Âncora, added one floor and gave the building a new eclectic appearance, its central body marked by colossal Corinthian columns. In the 1930s, it also received an impeccable overhaul, with furniture and stained-glass, and gardens designed by Burle Marx.

The Palace of Justice was designed by Giacomo Palumbo (1891–1966), the most prominent architect working in Recife in the 1920s and 1930s. He was also responsible for Recife's Grand Hotel, now the Thomaz Aquino Forum (1924–1937), the Centenary Hospital, now the Pernambuco State Civil Servants Hospital (1925), and Hotel Central (1928), along with various residences for the well-to-do, particularly along Rosa e Silva and Rui Barbosa avenues, thereby playing a major role in creating a more modern image for the city[3].

Dissatisfied with the court buildings, which he knew well, Sergio Loreto called for the construction of a new Palace of Justice, commissioning Palumbo, in 1924, to come up with a

[3] Born in Greece to Italian parents, Palumbo arrived in Recife in 1918, after studying at the prestigious École Speciale d'Architecture (ESA) in Paris. He moved to Rio de Janeiro in 1939 (Cortez, 2021).

FIGURA 5
Palácio da Justiça, Giacomo Palumbo.
FONTE: Menezes, Reinaux, 1990 p. 40.

FIGURE 5
Palace of Justice, Giacomo Palumbo.
SOURCE: Menezes, Reinaux, 1990 p. 40.

FIGURA 6
Foto áerea da Praça da República com o Palácio da Justiça, Teatro de Santa Isabel e Palácio do Governo, 2014.
FONTE: Creative Commons

FIGURE 6
aerial photo of the Republic Square with Forum and Governor's Palace, 2014.
SOURCE: Creative Commons.

de enfatizar a função do edifício. No corpo central, Palumbo empregou as maciças e imponentes colunas coríntias em pares sobre pedestais para criar um amplo espaço contendo uma grande escadaria de acesso, que possibilita uma transição cerimonial entre o espaço externo da praça e o interior do edifício. A colunata e a escadaria se estendem para o interior do edifício, criando um *hall* por meio do qual se acessa o primeiro andar do edifício. Inicialmente projetada mais estreita e mais alta, a cúpula é o outro elemento de destaque da composição, podendo ser vista a distância (MENEZES, REINAUX, 1990, p. 37–48; CORTEZ, 2021, p. 61–63). Palumbo conseguiu atender os anseios dos clientes ao oferecer um elegante edifício que busca representar a instituição da Justiça por meio do equilíbrio de referências clássicas e monumentais e do uso de ornamentos fazendo menção aos elementos do Direito. Palumbo acreditava que existia uma arquitetura clássica perene que poderia ser adaptada a diferentes momentos e circunstâncias para atender ao desejo de seus clientes, que almejavam estilos que expressassem suas imagens. Foi esse espírito que guiou o projeto de seus edifícios no Recife. A inauguração do edifício, em 7 de setembro de 1930, foi muito celebrada na imprensa (SILVA, 1987, p. 195).

A Praça da República teve seu caráter cívico muito reforçado com esse novo edifício e com a remodelação do Palácio do Governo, que passavam a compor, junto com o Teatro de Santa Isabel, o Liceu de Artes e Ofícios e a praça, um conjunto cívico de primeira ordem. Entretanto, esse conjunto não se encerra na praça, deve ser visto como algo maior, incluindo a Assembleia Legislativa e o Ginásio Pernambucano na outra margem do Rio Capibaribe, compondo assim um conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico construído lentamente ao longo de um século, integrando diferentes edifícios de matriz clássica, neoclássicos e ecléticos.

A moda do ecletismo, aliada às grandes demolições causadas pela reforma urbana do Bairro do Recife, provocará um movimento de reação, com o

project for the site then occupied by the hospital wing of the Santo Antônio Convent and the barracks of the 2nd Battalion of the Military Police, which was being transferred to Derby. Palumbo's project involved a large rectangular prism, whose alignment maintained the façade, composed of a central body and two pavilions at each end. A classical style, taking the form of massive Corinthian columns on both floors, was used to highlight the function of the building. For the central body, Palumbo used pairs of massive Corinthian columns on pedestals to create an expansive area containing a grand central staircase, providing a ceremonial transition from outside to inside. The colonnade and the staircase extended inside the building, creating a hall providing access to the first floor. Initially designed to be narrower and taller, the cupola, visible from a great distance, is another striking element of this composition (MENEZES, REINAUX, 1990, p. 37–48; CORTEZ, 2021, p. 61–63). Palumbo succeeded in addressing the concerns of clients by providing an elegant building that strove to represent the institution of the Rule of Law by way of balance, classical references and monumental stature, using decorative elements that allude to the legal profession. Palumbo believed that there was a perennial form of classical architecture that could be adapted to different times and circumstances in such a way as to meet the needs of clients, who wanted styles that reflected their own self-image. This was the spirit that guided his projects in Recife. The inauguration of the building, on 7 September 1930, was met with wide acclaim in the press (SILVA, 1987, p. 195).

The civic character of Republic Square was further underlined by this new building and by the redesign of the Governor's Palace, which, along with the Santa Isabel Theater, the School of Arts and Crafts, and the square itself, came to form a new secular complex of the highest order. This complex of buildings, however, in fact extends well beyond the square and should be seen also to include the Legislative Assembly and the

início da valorização do estilo colonial, e de um pioneiro movimento pela preservação do nosso patrimônio histórico. Por meio de sua coluna no *Diario de Pernambuco*, Freyre será um ativo defensor de nossas tradições construtivas e ferrenho crítico do ecletismo. Em setembro de 1923, irá lamentar a transformação de uma residência quase colonial de Othon Bezerra de Melo em um palacete eclético pelas mãos do arquiteto Giacomo Palumbo: "Não agrada a muitos a linha sóbria desta casa. Nada mais natural. Num Recife que vai todo virando confeitaria, a arquitetura sóbria de nossos avós se torna estapafúrdia. O que se quer é o arrebitado, o confeitado!" (1979, v. 1, p. 316). De fato, sua crítica mais feroz vai se voltar para o novo Bairro do Recife, tema de sua coluna em diversas ocasiões. Aflito por uma perda tão traumática, seus artigos passaram a exaltar o valor de nossa arquitetura tradicional, particularmente da era colonial, e ele não estava só. O antropólogo e historiador Estevão Pinto criticava o ecletismo e defendia o resgate de nossa arquitetura colonial em um artigo na *Revista de Pernambuco* em 1926:

> Nada mais triste e desolador do que essa europeização que nossos homens de arte procuraram imprimir à maioria das habitações particulares do Recife: são casas da França, as casas da Austrália, de toda parte, menos casas do Brasil, porque eles mentem à tradição, à história e ao clima, aos costumes, enfim, da terra exuberante e verde onde foram edificadas.
>
> *(PINTO, 1926).*

Raymundo Arrais (2006), Rodrigo Cantarelli (2012) e Gabriela Assunção (2019) destacam a contribuição dos autores pernambucanos nesse movimento em torno da preservação de nossa tradição. Assunção (2019, p. 103–111) resgata os lamentos na imprensa de Oliveira Lima e Anníbal Fernandes em relação à destruição empreendida no Bairro do Recife e ao descaso com o nosso legado da era colonial. Cantarelli (2012) mostra como essas inquietações levaram à criação, em Pernambuco, da Inspetoria Estadual dos Monumentos Nacionais em 1928, que, por sua vez, foi uma das bases de um serviço federal de proteção do patrimônio cultural no Brasil criado na década seguinte. Esse movimento pela tradição também reforçaria a ideia de que o colonial poderia ser o estilo mais adequado para a arquitetura contemporânea, por melhor se adequar à nossa cultura, ao clima e à tradição.

Outra marca da modernização da cidade foi a ampliação das linhas de bonde elétrico, inaugurado em 1914. Ao diminuir distâncias, reforçou a centralidade de Santo Antônio, facilitando o afluxo de pessoas, diminuindo a concentração de usos não residenciais na área central e consolidando e adensando áreas suburbanas.

O bairro de Santo Antônio, que tinha como eixo central a Rua Primeiro de Março e a Rua Nova, era o ponto central dessa malha. Para o sul, duas linhas

Pernambucano High School, on the other side of the river Capibaribe, thereby composing a single architectural, urban planning and landscape unit, slowly built up over a century, bringing together buildings in a variety of classical, neoclassical and eclectic styles.

The new eclectic style and the large-scale demolition brought about by urban renovation of the Old Recife neighborhood would provoke a strong reaction, with some citizens beginning to attach greater value to the colonial style and the development of a new movement aiming to preserve historical heritage. In his column in the *Diario de Pernambuco* newspaper, Gilberto Freyre strenuously defended local building traditions and launched a stern critique of the eclectic style. In September 1923, he lamented the conversion of the quasi-colonial residence of Othon Bezerra de Melo into an eclectic mansion at the hands of the architect Giacomo Palumbo. "The sober form of this residence did not please many. Nothing could be more natural. In a Recife that is increasingly being done up like a wedding cake, the sober architecture of our grandparents has come to be seen as freakish. People want finish, decoration, icing!" (1979, v. 1, p. 316). In fact, he reserved his sternest criticism for the new city center, to which he returned in his column on various occasions. Saddened by such a traumatic loss, his articles came to exalt the virtues of Recife's traditional architecture, especially those of the colonial era. Nor was he alone in this. The anthropologist and historian Estevão Pinto criticized eclecticism and defended the preservation of colonial architecture in an article published in *Revista de Pernambuco* in 1926:

> Nothing could be more desolate or more depressing than this Europeanization that our artists seek to impose on most of the private dwellings of Recife. They are French houses, Australian houses: houses from everywhere, it would seem, except Brazil; buildings that defy the history, traditions, climate and customs of the exuberant green lands of the nation in which they are built.
>
> *(PINTO, 1926).*

Raymundo Arrais (2006), Rodrigo Cantarelli (2012) and Gabriela Assunção (2019) note the contribution of authors from Pernambuco to this movement that promoted the preservation of Brazilian traditions. Assunção (2019, p. 103–111) records the lamentations published in the press by Oliveira Lima and Anníbal Fernandes in relation to the devastation wrought in the Old Recife district and the neglect of the region's colonial legacy. Cantarelli (2012) shows how these concerns led to the creation, in Pernambuco, in 1928, of the State Inspectorate of National Monuments, which, in turn, formed one of the bases for the federal cultural heritage protection service created in Brazil in the following decade. This movement to preserve tradition also gave

radiais partindo desse eixo se reuniam no eixo da Rua Imperial, do bairro de São José, e seguiam até o Largo da Paz, em Afogados, e para o sudoeste (bairros de Estância, Barro e Tejipió), com um ramal para Boa Viagem pela ponte do Pina a partir de 1925.

Para a Boa Vista, saíam três linhas radiais principais. Uma linha saía da Rua Nova em direção à Rua da Imperatriz e à Rua Manoel Borba (Paissandu, Benfica) até atingir a Avenida Caxangá, dando acesso ao bairro da Várzea. Uma segunda linha, derivada desta, cruzava a Soledade, encontrava-se com o Caminho Novo (atual Dom Bosco), daí levava ao Parque Amorim e Praça do Entroncamento para gerar dois eixos: Rosa e Silva e Rui Barbosa, que, por sua vez, estruturam toda a ocupação da margem esquerda do Rio Capibaribe (bairros da Jaqueira, de Casa Forte, do Monteiro, do Poço da Panela, de Apipucos e de Casa Amarela). Por fim, uma terceira linha saía pela Princesa Isabel, pela Rua do Príncipe e seguia pela atual Avenida João de Barros para a Encruzilhada, dividindo-se em dois eixos: um deles provendo acesso aos bairros de Água Fria, Fundão, Cajueiro e Beberibe; e o outro, ao bairro de Campo Grande e à cidade de Olinda ao norte, via Estrada de Belém.

Esse circuito era complementado por linhas radiais menores e por duas linhas perimetrais que corriam pela Rua da Aurora e pela Rua do Hospício e tornavam possível a troca de linhas e a fluidificação da rede. Assim, percebe-se que a cidade já tem todo o seu território estruturado, mas ainda com espaços vazios e alagados entre seus núcleos ocupados.

Os bondes elétricos, entretanto, tinham seus críticos, como o jovem Gilberto Freyre, em 1924, por exemplo, saudoso de um Recife mais lento:

> A veiculação elétrica vai matando entre nós os vagares da delicadeza. Para viajar nos elétricos do Recife é quase indispensável ser acrobata de circo ou ter as pernas em uma companhia de seguros... Menino, ainda, conheço, no Recife, os velhos "bonds" tirados a burro, morosos e bons. Eram tão lentos que faziam esquecer o tempo. Eram uma escola de paciência, mas pitorescos... Agora, com os vertiginosos elétricos, raro é o dia em que não é dado aos nervos o *frisson* de assistir a alguma acrobacia trágica ou macabra. Outro dia foi um velho na Soledade. Vi-o cair de bruços, desastrosamente...".
>
> *(FREYRE, 1979, v. 1, p. 382).*

Esse dinamismo na cidade era acompanhado por tensões sociais e políticas. Como bem sabemos, os setores sociais menos privilegiados faziam parte dessa atmosfera burguesa moderna apenas como espectadores distantes. As condições precárias de vida e de trabalho dessa população em nada condiziam com os ares modernos. Assim, as ruas iriam testemunhar manifestações que questionavam esse modelo. Havia uma intensa movimentação política provocada por um nascente proletariado que promoveu greves já em

weight to the idea that the colonial style might be the one best suited to contemporary architecture, in so far as it is better adapted to the local culture, climate and traditions.

Another sign of modernization of the city was the expansion of the system of electric trams, which had been introduced in 1914. By diminishing distances, this system made Santo Antônio even more central, facilitating the flow of people, reducing the concentration of non-residential uses in the central area and consolidating and increasing the density of suburban areas.

The Santo Antônio neighborhood, whose central axis was formed by Rua Primeiro de Março and Rua Nova, was the central point in this network. To the south, two radial lines branched out from this axis, came together again at the Rua Imperial axis, in São José, and continued on to Largo da Paz, in Afogados, and to the southwest (the neighborhoods of Estância, Barro and Tejipió), with one branch going to Boa Viagem across Pina Bridge after 1925.

From Boa Vista, three main lines radiated out. One departed from Rua Nova in the direction of Rua da Imperatriz and Rua Manoel Borba (Paissandu, Benfica) running all the way to Caxangá Avenue, where it provided access to the Várzea neighborhood. A second line, branching off of this one, crossed Soledade to join with the New Way (now Dom Bosco) and, from there, moved on to Parque Amorim and Entroncamento Square to generate two further axes—Rosa e Silva and Rui Barbosa—which, in turn, determined the manner of occupation of the left bank of the river Rio Capibaribe (in the neighborhoods of Jaqueira, Casa Forte, Monteiro, Poço da Panela, Apipucos and Casa Amarela). Finally, a third line started out from Princesa Isabel, ran along Rua do Príncipe and followed what is now Avenida João de Barros to Encruzilhada, whereupon it split into two branch lines: one providing access to the neighborhoods of Água Fria, Fundão, Cajueiro and Beberibe, and the other to the Campo Grande neighborhood and the city of Olinda in the north, by way of Estrada de Belém.

was complemented by smaller radial lines and by two perimeter lines that ran along Rua da Aurora and Rua do Hospício and freed up the system by making it possible to change lines. It can thus be seen that the whole territory of the city was well-structured, although some empty spaces still remained in between the main centers of urban development.

The electric trams, however, had some critics, including the young Gilberto Freyre, who, in 1924, looked back nostalgically on a slower-paced Recife:

> Electric transportation is killing our leisurely pleasurable pace of life. To travel on Recife's electric trams, one practically needs to be a circus acrobat or, at the very least, to have one's legs insured... When I was a boy, we still had the old mule-drawn trams in Recife, which

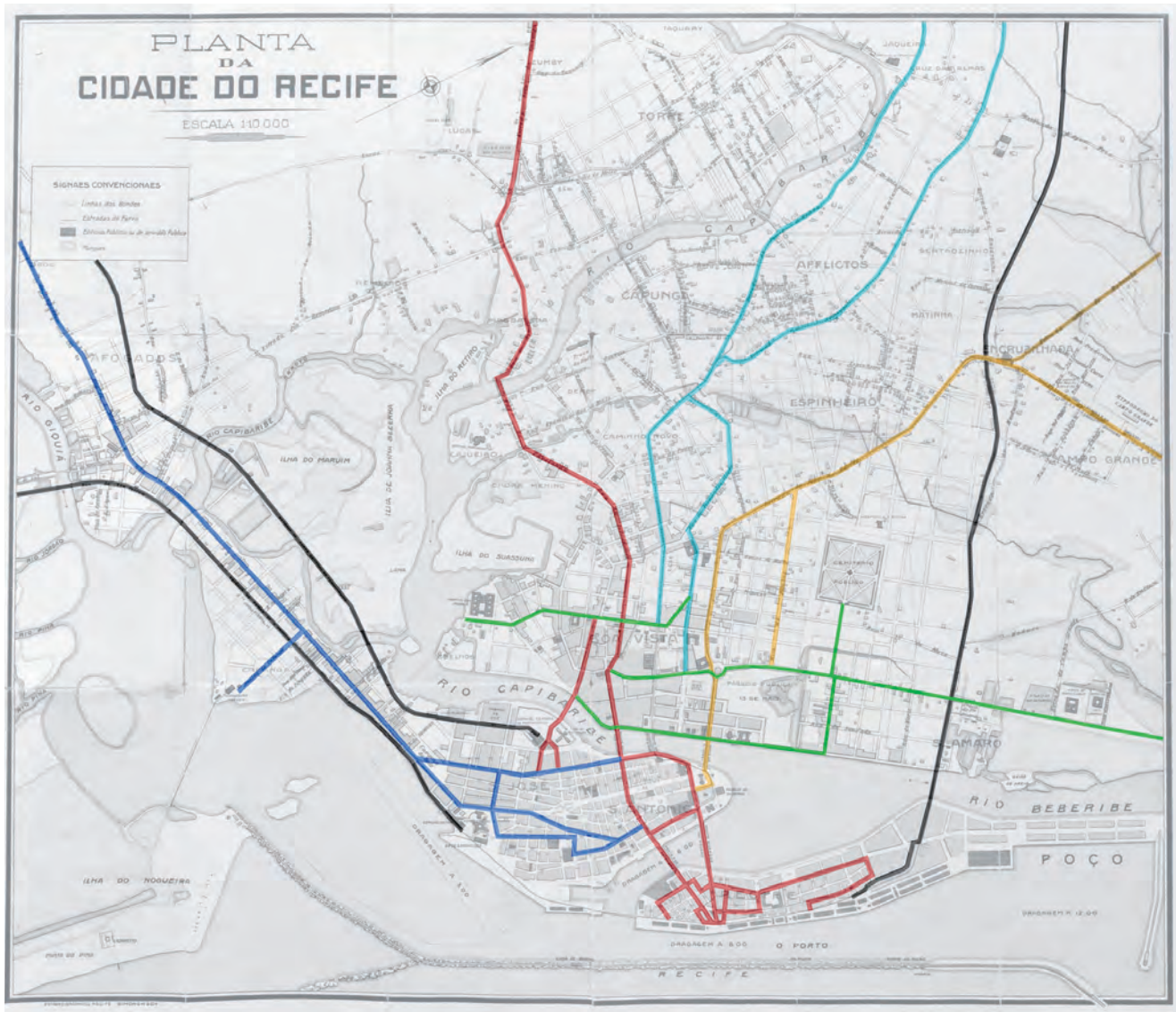


FIGURA 7
Planta da Cidade do Recife (*circa* 1920) do Estabelecimento Gráfico Simonek, com intervenções do autor evidenciando as principais linhas de bondes elétricos (em cores) e as estradas de ferro regionais (em preto).
FONTE: Planta da cidade do Recife (1900–1930).

FIGURE 7
Map of City of Recife (circa 1920) by Gráfico Simonek, adapted by the author to show the main tram lines (in colors) and the regional railways (in black) axes.
SOURCE: Map of City of Recife, (1900–1930).

1917 e 1919 para demonstrar suas insatisfações com as condições de trabalho e de vida, além de protestos diversos que tomaram conta da cidade entre 1920 e 1921. Esse momento de lutas sociais nas ruas da cidade foi belamente retratado por José Lins do Rego por meio das desventuras do personagem principal em *O Moleque Ricardo*.

As refregas políticas continuam a agitar o Estado. O Prefeito Lima Castro se configurava como provável candidato à sucessão de José Rufino Bezerra Cavalcanti no Governo do Estado, mas a morte repentina deste último, em março de 1922, deflagrou uma grave crise entre os grupos políticos de Dantas Barreto e Rosa e Silva (LEMOS FILHO, 1960; SOUZA BARROS, 1985, p. 41; LEVINE, 1980, p. 174), que pode ser acompanhada nas páginas do *Diario de Pernambuco* entre abril e agosto de 1922. Para sucedê-lo, em julho de 1922,

> were slow but good. They were so slow that you could forget the passage of time. It was an education in patience, but they were so picturesque... Now, with the vertiginous speed of these electric trams, rarely a day goes by when our nerves are not assailed by the sight of some tragic or macabre act of acrobatics. The other day, on Soledade, I saw an elderly gentleman fall flat on his face..."
>
> *(FREYRE, 1979, v. 1, p. 382).*

This urban dynamism was accompanied by social and political tensions. As we well know, the least privileged members of society played a part in this bourgeois spectacle of modernity only as distant onlookers. The precarious living and working conditions of this sector of the population had nothing modern about them

o nome do Juiz Federal Sergio Loreto[4] foi articulado como uma espécie de tábua de salvação conciliatória, pois estaria, hipoteticamente, alheio às refregas políticas locais.

A principal plataforma do governo de Sergio Loreto era proporcionar ao Recife a modernidade tão almejada e buscar alternativas para uma economia ainda alicerçada na decadente atividade açucareira. Seu governo conferiu atenção especial aos serviços de higiene. A antiga Repartição de Higiene foi reorganizada, sob o comando do médico Amaury de Medeiros[5], como Departamento de Saúde e Assistência (DSA), que incrementou as ações de higienização urbana, particularmente na capital (MEDEIROS, 1926).

Amaury de Medeiros também estaria por trás da primeira iniciativa em termos de habitação social na cidade, a Fundação da Casa Operária. Financiada com recursos da DSA, esta fundação construiu quatro vilas operárias (Afogados, Arraial, Gurjaú e Torre). A primeira delas, denominada Paz e Trabalho, localizada entre a Rua São Miguel e a Estrada de Ferro Central, foi a maior e a mais famosa, com 144 habitações econômicas de três tipos distintos (MEDEIROS, 1926, p. 143–144; LIRA, 1997, p. 195–198).

O principal ponto do programa do governo de Sergio Loreto na cidade eram, sem dúvida, as intervenções urbanas: foi executado um programa de obras voltado para as periferias da área urbana de então, compreendendo duas obras principais, a urbanização da Campina do Derby e a abertura da Avenida Boa Viagem, que constituíram um dos passos mais importantes para a construção do Recife Moderno. De forma paralela, a Prefeitura, sob o comando de Antônio de Góis[6], encarregou-se de executar várias obras pontuais e de menor impacto, como a modernização, o calçamento e a retificação do traçado de antigos largos e praças. O governo de Loreto utilizou um amplo esquema de propaganda para divulgar as obras públicas. A *Revista*

[4] Natural de Águas Belas (PE), Sérgio Teixeira Lins de Barros Loreto (1870–1937) trabalhou como funcionário dos Correios e terminou o curso de Bacharelado em Direito pela Faculdade de Direito do Recife, em junho de 1892. Transferiu-se logo para o Espírito Santo, onde fez carreira como promotor público, chefe de polícia de Vitória e procurador-geral, tendo exercido advocacia no Rio de Janeiro entre 1901 e 1904. Em 1905, retornou ao Recife como juiz federal. http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeiraepublica/LORETO,%20S%C3%A9rgio%20Teixeira%20Lins%20de%20Barros.pdf

[5] Nascido no Recife, Amaury de Medeiros (1893–1928) se formou médico no Rio de Janeiro em 1916, onde atuou como pneumologista até ser chamado para assumir a chefia do Departamento de Saúde e Assistência de Pernambuco, em fevereiro de 1923, convidado por seu sogro, o Governador Sergio Loreto. Esse departamento implementou uma ampla reforma dos serviços sanitários, com a criação de hospitais e postos de saúde, inspeções de imóveis, além de obras de drenagem de áreas alagadas e até mesmo uma incipiente política habitacional e assistencial. Medeiros foi ainda um defensor da arquitetura neocolonial como um estilo adequado às condições climáticas da região. O recente trabalho de Telma Correia (2020) oferece uma visão de conjunto da obra dele no Recife.

[6] Engenheiro de formação, Antônio de Góis Cavalcanti foi prefeito do Recife em duas ocasiões (1922–1925 e 1931–1934) e deputado federal (1935–1937). Atuou como engenheiro na cidade e foi ainda, junto com outros dois engenheiros pernambucanos, o inventor do cobogó, elemento vazado feito de cimento.

whatsoever. There were therefore many street protests against this model of development. One powerful political movement led by a nascent proletariat held strikes as early as 1917 and 1919 in an attempt to demonstrate dissatisfaction with living and working conditions, and various other protests swept the city between 1920 and 1921. This time of social struggle on the streets of the city was captured well by José Lins do Rego through the misadventures of his main character in *O Moleque Ricardo* [Kid Ricardo].

The State continued to be rocked by political crises. Mayor Lima Castro seemed a likely candidate to succeed José Rufino Bezerra Cavalcanti as Governor of the State, but the sudden death of the latter, in March 1922, triggered a bitter dispute between the respective factions surrounding Dantas Barreto and Rosa e Silva (LEMOS FILHO, 1960; SOUZA BARROS, 1985, p. 41; LEVINE, 1980, p. 174), which was duly reported in the pages of *Diario de Pernambuco* between April and August 1922. In July of the same year, the name of the federal judge Sergio Loreto was aired as a possible successor[4], as a kind of conciliatory life-raft candidate, deemed to be, at least in theory, above the fray of local political intrigue.

The main policy of the Sergio Loreto administration concerned providing Recife with the modernization it so keenly desired and seeking alternatives to an economy still heavily dependent on the moribund sugar industry. His administration focused special efforts on public hygiene. The former Office of Hygiene was overhauled under the auspices of the medical doctor Amaury de Medeiros[5], and, under the new name of the *Departamento de Saúde e Assistência* [Department of Health and Welfare], began to step

[4] Born in the Pernambuco municipality of Águas Belas, Sérgio Teixeira Lins de Barros Loreto (1870–1937) worked at the Post Office and finished a Bachelor's degree at Recife's Faculty of Law in June 1892. He was soon transferred to Espírito Santo, where he made a name for himself as public prosecutor. He later became chief of police in the city of Vitória and was made Attorney General, after a stint working as a lawyer in Rio de Janeiro between 1901 and 1904. In 1905, he returned to Recife as federal court judge. http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeiraepublica/LORETO,%20S%C3%A9rgio%20Teixeira%20Lins%20de%20Barros.pdf

[5] Born in Recife, Amaury de Medeiros (1893–1928) trained as doctor in Rio de Janeiro in 1916, where he worked as a pulmonologist until being invited to head up the Department of Health and Welfare in Pernambuco, in February 1923, by his father-in-law, Governor Sergio Loreto. This department introduced far-reaching reforms of sanitary services, including the creation of hospitals and health units, inspections of properties, drainage of areas prone to flooding and even an incipient housing and social security program. Medeiros was also a defender of the neocolonial style of architecture as being the one most appropriate for the climate of the region. A recent book by Telma Correia (2020) provides an overview of his work in Recife.

de Pernambuco, publicação paraoficial do seu governo, editada entre 1924 e 1926, foi um dos principais instrumentos para divulgação das suas obras na cidade, ao lado das produções cinematográficas.

2. A URBANIZAÇÃO DA CAMPINA DO DERBY

A primeira obra significativa desse novo ciclo de empreendimento foi a urbanização da Campina do Derby, uma área alagada e desocupada, relativamente próxima das áreas centrais, na qual funcionou um hipódromo por alguns anos a partir de 1888 (SETTE, 1950, p. 139; MELO, 1943, p. 114). Em 1898, o empresário Delmiro Gouveia iniciou audacioso empreendimento que incluiu a construção de um mercado, um luxuoso hotel, um velódromo e um pavilhão de diversões, além de outros atrativos, mas a iniciativa logo fracassou[7].

A área do Derby voltou a ser esquecida pelos recifenses[8]. Essa situação perdurou até abril de 1920, quando a área foi comprada pela Prefeitura na gestão de Lima Castro. Com a ascensão de Sergio Loreto no Governo do Estado (em outubro de 1922) e do Prefeito Antônio de Góis (em fevereiro de 1922), tomou-se a iniciativa de promover um grande projeto de melhoramentos no Derby. O motivo alegado pelo governo para a compra do empreendimento foi a necessidade de um quartel para alojar o 2º Batalhão da Força Pública. Entretanto, percebe-se, nos relatos governamentais, que a operação transcendeu em muito a simples finalidade de se construir um quartel: observa-se claramente a intenção de expandir a cidade e fazer "[...] surgir da abandonada campina do Derby, um bairro novo, salubre e pitoresco" (AS GRANDES..., 1924a).

A área foi drenada por meio da abertura de um canal; e largas avenidas arborizadas, uma grande praça para eventos e um bosque foram implantados. Curiosamente, o canal já configurava uma parte do traçado da futura Avenida Agamenon Magalhães, construída apenas no início dos anos 1970. O foco do empreendimento residiu na grande área verde que é cortada por duas avenidas perpendiculares articuladas por uma rótula. Outra rótula articulava duas outras ruas em ângulo com a avenida do canal. A praça congrega dois lagos e uma série de caminhos dispostos de forma sinuosa, mas próximos da tradição paisagística inglesa, que se contrapunha aos grandes eixos, estes mais próximos da tradição francesa. Silva (2010, p. 94–97) oferece uma

[7] Após romper com o grupo político de Rosa e Silva, Delmiro passou a sofrer uma série de perseguições que culminariam, em janeiro de 1900, em um incêndio no Mercado que destruiu boa parte dos melhoramentos ali empreendidos. Tal fato levaria Delmiro a se desfazer de seus negócios e deixar o Estado alguns anos depois, transferindo-se para Alagoas (LINS E SILVA, 1984, p.42–44).

[8] Em 1915, Saturnino de Brito já alertava para a necessidade de se reservar a área para um grande parque, que seria muito necessário para a cidade (MOREIRA, 2010, p. 67).

up action to improve public hygiene, especially in the State capital (MEDEIROS, 1926).

Amaury de Medeiros is also believed to have been the mastermind behind the first social housing initiative in the city, the *Fundação da Casa Operária* [Worker's Home Foundation]. Funded by resources from the Department of Health and Welfare, this foundation built four workers' villages (in Afogados, Arraial, Gurjaú and Torre). The first of these, called *Paz e Trabalho* [Peace and Work], located between Rua São Miguel and Estrada de Ferro Central, was the largest and most famous, with 144 affordable homes of three distinct types (MEDEIROS, 1926, p. 143–144; LIRA, 1997, p. 195–198).

The main feature of the Sergio Loreto administration's program in the city was, however, urban intervention. His program of public works for what was then still the periphery of the city involved two main projects: the urban development of Campina do Derby and the opening of Boa Viagem Avenue, both of which constituted major steps forward on the road towards building a modern Recife. At the same time, Recife City Hall, under the leadership of Antônio de Góis[6], set about implementing various one-off smaller-scale public works, such as the modernization, paving and straightening of the existing public spaces and squares. The Loreto government staged a large-scale propaganda campaign to publicize its public works. *Revista de Pernambuco*, a semi-official mouthpiece for the government, published between 1924 and 1926, was one of the main channels used to publicize these works in the city, along with the moving picture industry.

2. THE URBAN DEVELOPMENT OF CAMPINA DO DERBY

The first main work in this new cycle was the urban development of Campina do Derby, a waterlogged uninhabited area relatively close to the city center, which had functioned as racecourse for some time after 1888 (SETTE, 1950, p. 139; MELO, 1943, p. 114). In 1898, the empresario Delmiro Gouveia laid the groundwork for an ambitious undertaking that included the construction of a market, a luxury hotel, a velodrome and an entertainment center, along with other attractions, but this initiative proved to be a failure[7].

[6] Trained as an engineer, Antônio de Góis Cavalcanti served two separate terms as Mayor of Recife (1922–1925 and 1931–1934) and one as federal deputy (1935–1937). He also worked as an engineer in the city and was one of the Pernambuco engineers who invented cobogó, a kind of cement used for breeze blocks.

[7] After breaking with the political faction surrounding Rosa e Silva, Delmiro suffered persecution, culminating, in January 1900, in a fire in the Market, which destroyed most of the park installations. This led

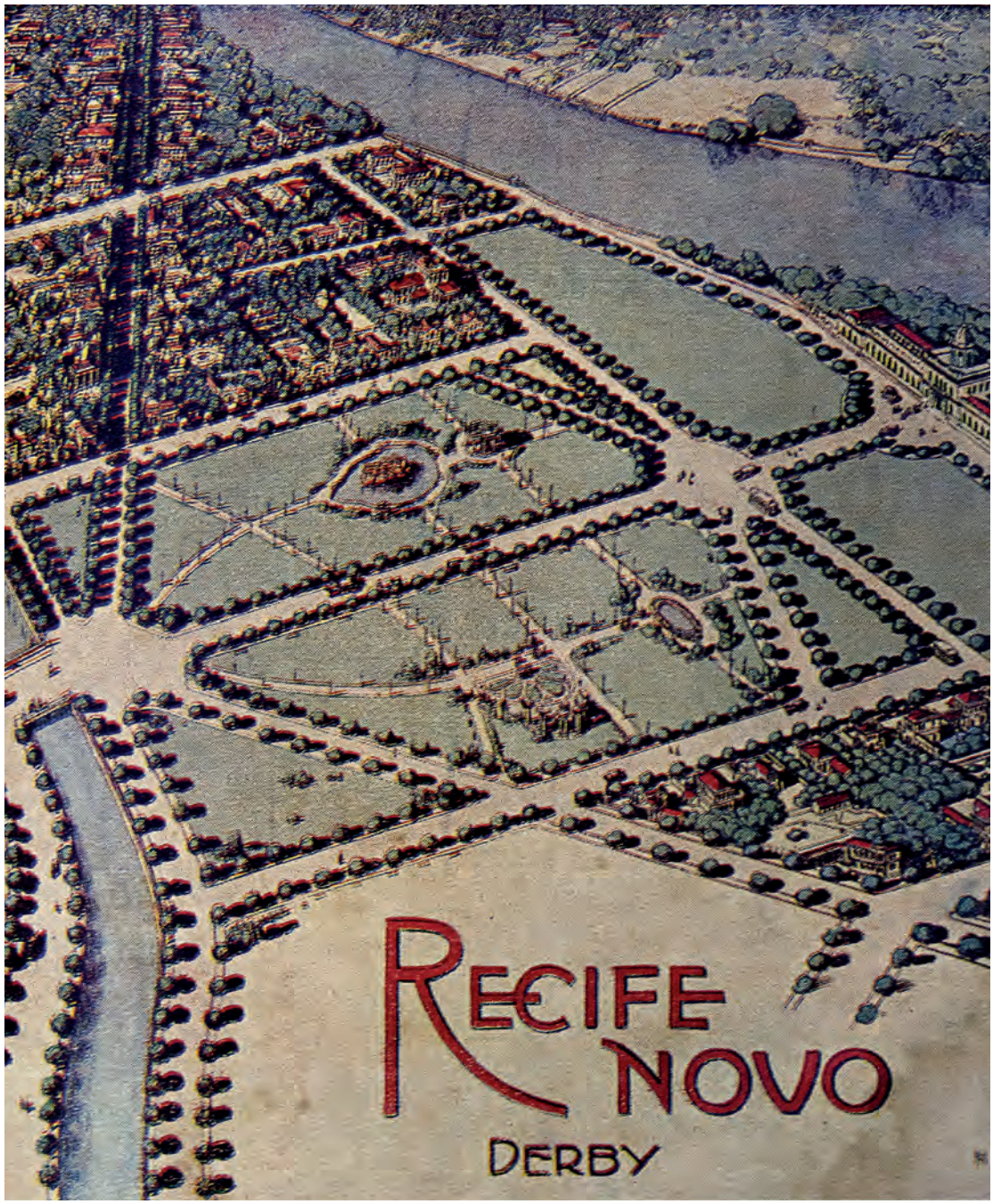


FIGURA 8
Parque do Derby.
FONTE: *Revista de Pernambuco*, n. 9, março, 1925.

FIGURE 8
Derby Park.
SOURCE: Revista de Pernambuco, n. 9, March 1925.

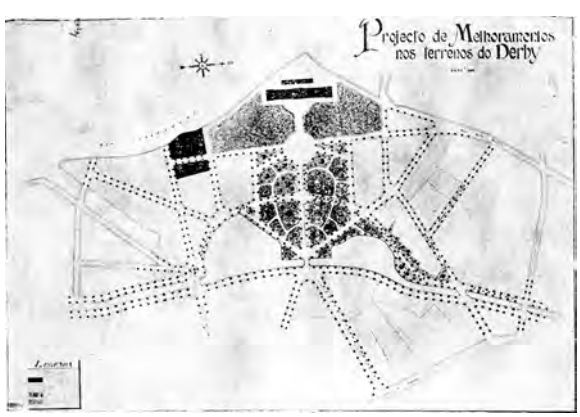


FIGURA 9
Projeto de Melhoramentos nos terrenos do Derby.
FONTE: *Revista de Pernambuco*, n. 1, julho, 1924.

FIGURE 9
Project for Improvement of Derby Area.
SOURCE: Revista de Pernambuco, n. 1, July 1924.

FIGURA 10
Quartel do Batalhão da Força Pública e Parque do Derby.
FONTE: Fundaj/ Acervo Josebias Bandeira.

FIGURE 10
Battalion of the Military Police and Derby Park.
SOURCE: Fundaj/ Josebias Bandeira collection.

detalhada descrição dos elementos paisagísticos do parque, que foi projetado por técnicos da Diretoria de Viação e Obras Públicas, talvez influenciados pelos recém-construídos bairros-jardim paulistanos.

As obras do conjunto do Derby tiveram início em abril de 1924 e, com apenas dois meses, 9.500 m² já estavam aterrados. Em agosto, esse número chegou a 24.000 m². Ao final do empreendimento, no início de 1925, chegou-se ao total de 75.000 m² (AS GRANDES..., 1924b, O CANAL..., 1924).

Uma bela perspectiva a olho de pássaro mostra o conjunto do parque cercado por palacetes isolados no lote e o quartel ocupando o eixo da composição, com amplos espaços livres ao seu redor. A partir das ruínas do antigo mercado de Delmiro Gouveia, foi criado um imponente edifício eclético em "Estylo Renascença", com uma volumetria na qual se destaca uma parte central mais alta, ladeada por dois extensos corpos laterais, encimada por um terraço com guarda-corpo em ameias e coroada por uma cúpula octogonal de concreto armado que suporta um elegante varandim, o qual oferece uma observação privilegiada do entorno.

Implantado próximo ao quartel, outro edifício de destaque do conjunto é a Faculdade de Medicina, de autoria de Giacomo Palumbo. Antiga luta dos médicos e políticos, a Faculdade foi criada em 1915, mas funcionava em prédios modestos na Boa Vista. A oportunidade de construir o edifício ocorreu quando da doação do terreno pelo Governo do Estado, em janeiro de 1925. Para o projeto, os médicos contrataram Giacomo Palumbo, que soube

The Derby area was once again forgotten[8]. This situation persisted until April 1920, when the area was bought by Recife City Hall during the Lima Castro administration. When Sergio Loreto became State Governor (in October 1922) and Antônio de Góis became Mayor of Recife (in February 1922), an initiative to improve the Derby area was once again on the agenda. The motive alleged by the government for purchase of the area was the need to build a barracks for the 2nd Battalion of the Military Police. However, government documents clearly show that the operation went far beyond the mere construction of a barracks and that the true intention was to expand the city and "...bring the abandoned Derby area back to life, in the form of a new, healthy, attractive neighborhood" (AS GRANDES..., 1924a).

A canal was dug to drain the area and broad tree-lined avenues and a large square for events and wooded area were installed. Interestingly, the canal followed part of the course that would much later be taken by Agamenon Magalhães Avenue, built in the 1970s. The main focus

Delmiro to close his business and leave Pernambuco for Alagoas some years later (LINS E SILVA, 1984, p.42–44).

[8] In 1915, Saturnino de Brito was already drawing attention to the need to set the area aside for the creation of a large park, which the city badly needed (MOREIRA, 2010, p. 67).

FIGURA 11
Faculdade de Medicina do Recife, atual Memorial de Medicina de Pernambuco da UFPE.
FONTE: Fernando Diniz Moreira.

FIGURE 11
Faculty of Medicine of Recife, current Medical Memorial Building of Pernambuco belonging to UFPE.
SOURCE: Fernando Diniz Moreira.

adaptar suas formas clássicas ao neocolonial, um estilo arquitetônico que vinha se firmando como estilo nacional nos anos 1920, defendendo que a nossa arquitetura voltasse a atender às necessidades do nosso clima e aos nossos costumes a partir de um resgate da arquitetura do passado colonial.

A implantação do edifício da Faculdade de Medicina perpendicularmente ao rio e ao quartel, finalizando uma longa esplanada que se estende pela frente deste último, confere-lhe um caráter nobre, ao possibilitar ricos ângulos de visadas do edifício. Tal impressão também se deve à composição tripartite de sua fachada, dividida em uma parte central, vazada por arcadas triplas que comportam um terraço superior, no salão nobre, e duas partes laterais, que são mais simples e possuem apenas um andar. Cada uma das três partes é, por sua vez, dividida em três partes também por meio de pilastras e colunas. A complexidade da composição da fachada atesta o domínio de Palumbo da composição e do vocabulário clássico, aqui matizado pelos elementos da arquitetura do país que adotou. O fato de sua arquitetura acomodar uma roupagem de elementos decorativos neocoloniais a uma essência clássica não pode ser mais visto como uma incoerência, como criticavam os arquitetos ligados ao movimento moderno, mas, sim, como prova do talento e da engenhosidade de um arquiteto que soube transitar entre diferentes tradições e atender a demandas diversas de clientes

O Estado empreendeu o loteamento com toda a infraestrutura e passou a vender os lotes, mas a ocupação, no entanto, não foi rápida, o que fez com que o governo oferecesse subsídios na forma de isenção de impostos para os prédios que fossem construídos. Vários palacetes foram erguidos na área, a

of this undertaking was the large green area, traversed by two avenues perpendicular to one another crossing at a roundabout. Another roundabout marked the crossing of two other roads lying at an angle to the avenue following the course of the canal. The square included two lakes and a series of winding paths, in a manner closely resembling the English landscaping tradition, which rejected the grand axes typical of French gardens. Silva (2010, p. 94–97) provides a detailed description of the landscaping of the park, which was designed by technicians from the Directory of Highways and Public Works, perhaps influenced by the recently constructed garden-neighborhoods in the city of São Paulo.

Work on the Derby complex began in April 1924, and, in a mere two months, 9,500 m^2 of land had already been filled. In August, this figure reached 24,000 m^2. By the end of the project, in early 1925, it totaled 75,000 m^2 (AS GRANDES..., 1924b, O CANAL..., 1924).

One fine bird's eye view shows the whole park surrounded by free-standing palatial houses, with the barracks occupying the main axis of the composition in an extensive stretch of free space. The ruins of Delmiro Gouveia's market were used to create an imposing eclectic edifice in the "Renaissance style", with volumetry showcasing the higher central part, flanked by two long lateral bodies, topped by a terrace with a guard-rail and battlements, and crowned with an octagonal reinforced concrete cupola with an elegant balcony, affording a privileged view of the surrounding landscape.

Installed near the barracks, another outstanding building was the Faculty of Medicine,

FIGURA 12
Bairro do Derby.
FONTE: Fotogramas do filme *Veneza Americana* (1925).

FIGURE 12
Derby neighborhood.
SOURCE: Frames from film American Venice (1925).

grande maioria hoje descaracterizada ou demolida. Entretanto, nem todos os lotes foram vendidos, fazendo com que vários deles fossem utilizados como edifícios públicos, que abrigaram a Maternidade Pública e, nos anos seguintes, a Escola Técnica de Pernambuco, o Hospital da Brigada Militar e a Casa do Estudante de Pernambuco.

O empreendimento do Derby foi considerado uma obra forte do governo, que o utiliza fartamente como fonte de propaganda e de legitimação pública. O conjunto urbanístico e paisagístico moderno representava uma nova visão do Recife moderno dos anos 1920. Apesar do intenso tráfego, até hoje é possível ainda apreender a fluidez espacial desse ambiente moderno, pleno de espaços verdes e de edifícios erigidos em estilos arquitetônicos diferentes. O bairro passou a representar a modernidade da cidade do Recife, um bairro "[...] pontilhado de residências elegantes entre o renque de árvores ornamentais, em redor do parque soberbo [...]" que "[...] contrasta com os casarios velhos antiquados que ainda se espalham pelo centro urbano do Recife" (MENEZES, 1991, p. 39–40). Os seus espaços livres eram um local privilegiado para se observar emergentes sensibilidades modernas, como competições esportivas, desfiles, paradas escolares e militares e passeios de automóvel.

designed by Giacomo Palumbo. Subject of an age-old dispute between physicians and politicians, this institution was created in 1915, but functioned out of modest premises in Boa Vista. The opportunity to construct the building arose when the land was donated by the State Government, in January 1925. For the project, the physicians hired Giacomo Palumbo, who knew how to adapt his classical forms to the neocolonial style of architecture that was fast becoming the national style in the 1920s, on the grounds that Brazilian architecture should once again be designed to meet the needs of the local climate and customs by way of a return to the architecture of the colonial past.

The installation of the Faculty of Medicine Building perpendicular to the river and the barracks, forming the conclusion of a long esplanade extending in front of the latter, gave it a noble aspect, enabling views of the building from dramatic angles. This impression was also created by the three-part composition of the façade, which was divided into one central part, with empty space created by triple arcades bearing the weight of an upper terrace, in the main hall, and two simpler lateral parts, consisting of only one floor. Each of these three parts is, in turn, divided into three, also by way of pillars and columns. The complexity of the composition of the façade attests to the extent to which Palumbo had mastered classical composition and vocabulary, here balanced by elements of the native architecture of the country that was his adopted home. The fact that Palumbo's architecture was draped in decorative neocolonial elements despite being essentially a classical building was

3. A CIDADE DESCOBRE O MAR: A CONSTRUÇÃO DA AVENIDA BOA VIAGEM

A intervenção urbanística mais polêmica e a que trouxe maiores repercussões à cidade foi, sem dúvida, a abertura da Avenida Beira-mar, hoje Avenida Boa Viagem. Boa Viagem era até então uma praia praticamente desabitada, que continha uma pequena povoação, distante 10 km do centro da cidade, "[...] composta por 60 casas de construção regular, desalinhadas e uma capela [...] que só têm vida nos meses de setembro a março, quando muitas pessoas vão nela passar a estação dos banhos salgados" (GUERRA, 1970, p. 107). Com exceção desse núcleo, existia apenas um vasto coqueiral, grandes alagados relativamente próximos da beira-mar e algumas poucas casas de veraneio da elite local que se estendiam por toda a costa (ARAÚJO, 2007).

A intenção era criar uma avenida e um novo bairro para a cidade no litoral, que já vinha sendo utilizado pela população para banhos de mar. O empreendimento da Avenida Beira-mar consistiu em uma avenida com cerca de 5 km, margeando o mar, que ligava o pequeno núcleo ao bairro do Pina, e mais duas avenidas que lhe dão acesso a partir de São José, todas pavimentadas, com iluminação, linhas de bonde elétrico e galerias de águas pluviais[9].

As obras tiveram início em fevereiro de 1924, com os trabalhos de drenagem da área através da escavação do leito do Rio Jordão, responsável pelo alagamento da região, a cargo do Serviço de Profilaxia Rural, então sob os auspícios do Departamento de Assistência e Saúde, comandado por Amaury de Medeiros, o qual empreendeu parte do enxugamento da planície por meio da criação de canais (SANEAMENTO..., 1924, MEDEIROS, 1926, p. 242).

O governo recebeu apoio da Pernambuco Tramways, que estendia seus bondes ao longo da costa, e dos proprietários dos terrenos, que cederam as faixas necessárias à abertura da avenida, certamente interessados na futura valorização da área (AVENIDA..., 1924). Em julho de 1924, já estavam concluídas as linhas de bonde e as galerias de águas pluviais. Em agosto, foram terminados a arborização e o calçamento das avenidas auxiliares. Em abril de 1925, quase metade da pavimentação foi concluída[10]. O ritmo das obras foi intenso devido a intenção de serem finalizadas antes do término do mandato de Sergio Loreto, em outubro de 1926.

Para se contrapor a todas as críticas surgidas contra o ousado projeto — de ser uma obra dispendiosa, cara e desnecessária; de que havia outras carências na cidade; do enorme esforço para se atingir um sítio muito distante

[9] A Avenida de Ligação, hoje Herculano Bandeira, com aproximadamente 800 m, unia a Beira-mar ao Rio Pina; e a Avenida do Cabanga, atual Saturnino de Brito, com aproximadamente 500 m.

[10] *Revista de Pernambuco,* ano I, n. 1, jul., 1924; ano I, n. 4, out., 1924; ano I, n. 5, nov., 1924; e ano II, n. 15, set., 1925 e ano II, n. 16, out., 1925.

criticized as being incongruous by architects associated with the modernist movement. Now, however, it should be seen rather as proof of the talent and ingenuity of an architect who knew how to move back and forth between different traditions and to meet the demands of a diverse range of clients.

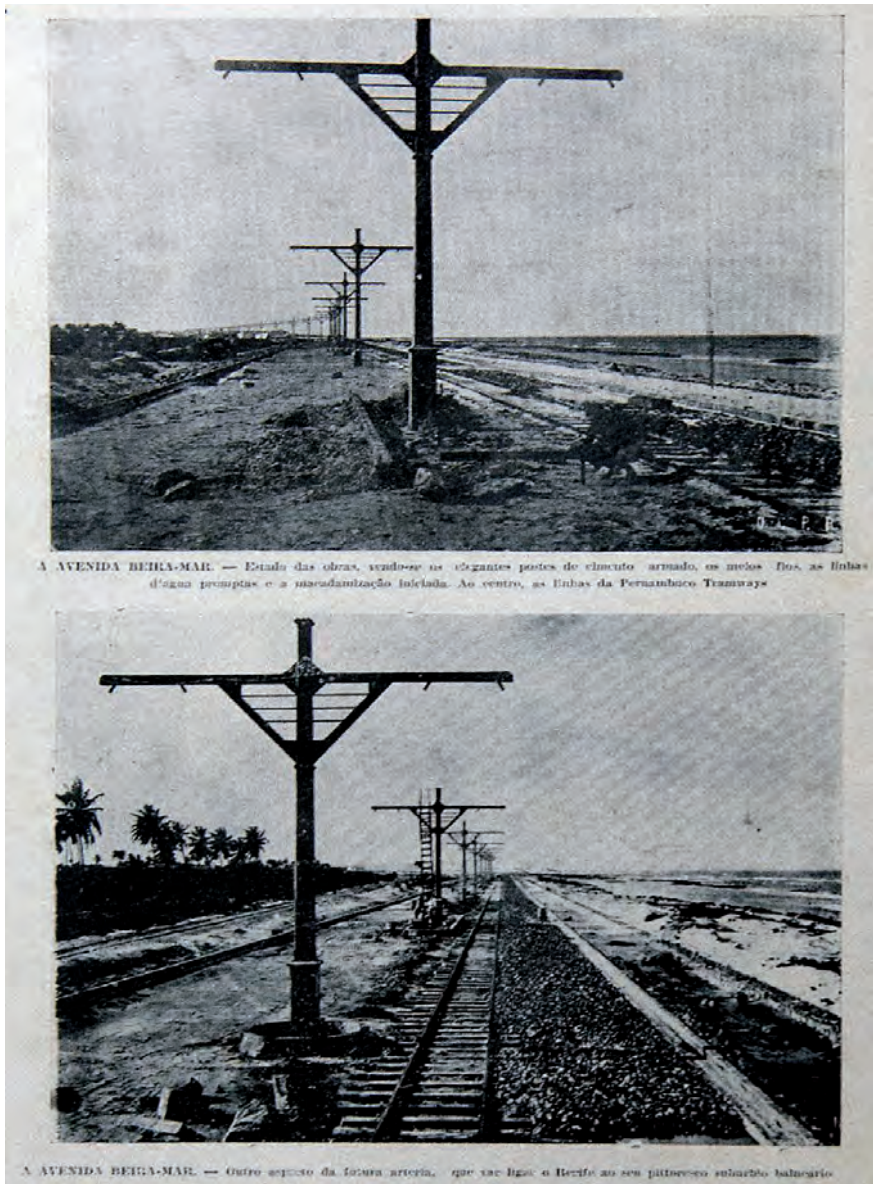
The State divided the whole area up into lots and provided infrastructure and put the lots up for sale. The offer was not, however, very quickly taken up and the government had to resort to subsidies in the form of tax exemptions for the buildings constructed. Various grand houses were put up in the area, most of which have now lost their character or been demolished. Not all the lots, however, were sold, resulting in many being used as public buildings, accommodating the Public Maternity Hospital and, in subsequent years, the Pernambuco Technical College, the Military Hospital, and the Pernambuco Student Accommodation Center, for instance.

The Derby project was considered a successful public undertaking and the government subsequently made extensive use of it for the purposes of propaganda and public legitimation. The modern urban planning and landscape design provided a new vision of the modern Recife of the 1920s. Despite today's heavy traffic, it is still possible to appreciate the spatial fluidity of this modern environment, full of green spaces and buildings in a variety of architectural styles. The neighborhood came to be the poster child for modernity in the city of Recife, a district "... dotted with elegant residences among rows of ornamental trees, surrounding a splendid park... contrasting with the antiquated old big houses that still sprawl over the city center of Recife" (MENEZES, 1991, p. 39–40). The open spaces provided a privileged location from which to observe emerging modern activities, such as sports competitions, school and military parades, and passing motor cars.

3. THE CITY DISCOVERS THE SEA: THE CONSTRUCTION OF BOA VIAGEM AVENUE

The most controversial urban intervention and the one that had the most repercussions for the city was, without doubt, the opening of Avenida Beira-mar, now Boa Viagem Avenue. Boa Viagem was at that time a practically uninhabited beach, around 10 km from the city center, "...a scattered settlement of around 60 houses of regular construction and a chapel... that is only brought to life in the months between September and March, when many visitors come to bathe in the salt waters" (GUERRA, 1970, p. 107). With the exception of this small settlement, there was nothing but a huge expanse of coconut palms and extensive wetlands and a few beach houses of the local elites, adjoining the entire length of the seafront.

The intervention aimed to create an avenue and a new coastal neighborhood for the city in



A AVENIDA BEIRA-MAR — Estado das obras, vendo-se os elegantes postes de cimento armado, os meios fios, as linhas d'agua promptas e a macadamização iniciada. Ao centro, as linhas da Pernambuco Tramways

A AVENIDA BEIRA-MAR — Outro aspecto da futura artéria, que vae ligar o Recife ao seu pittoresco subúrbio balneario

FIGURA 13
Avenida Beira-Mar
(atual Avenida Boa Viagem).
FONTE: *Revista de Pernambuco, n. 2, agosto, 1924.*

FIGURE 13
Avenida Beira-mar (now Boa Viagem Avenue).
SOURCE: Revista de Pernambuco , n. 2, August 1924.

e sem importância; ou, ainda, a proximidade do cano de lançamento de esgotos no Pina (BORBA, 1926, p. 151-177) —, o governo utilizou seus arregimentados na imprensa para revidar as críticas e justificá-lo.

A principal justificativa alegada para o empreendimento era a expansão da cidade, que, segundo a imprensa, encontrava-se congestionada, necessitando da ampliação de sua área habitável em direção ao mar, o lugar de amenidades. Assim, lançava-se mão de uma crítica à cidade tradicional portuguesa que, segundo eles, seria acanhada, com vielas, sujas e estreitas e casas apinhadas umas sobre as outras. Segundo Luiz Gomide, a nova avenida estaria, assim, a salvo dos "equívocos" dos séculos anteriores, quando vivíamos "como a nos esconder do ar e da luz, suportando, em casas e ruas abafadas, temperaturas senegalescas". Uma cidade moderna em uma região quente como a nossa exige "[...] ruas amplas, avenidas, praias de banhos, parques e jardins, para que haja perfeita e profusa distribuição de ar, e refúgios confortáveis contra os rigores da canícula" (GOMIDE, 1924). A Avenida Beira-mar passou a ser considerada a obra do século, a que vai inscrever o Recife no rol das cidades desenvolvidas e civilizadas:

an area that was already being used for bathing. The Avenida Beira-mar project involved construction of an avenue around five kilometers in length along the seafront, linking the small settlement in the area to the neighborhood of Pina, and two other avenues providing access from São José, all surfaced, with street lighting, electric trams and storm water drains[9].

Work began in February 1924, starting with dredging of the river Jordão to drain the area and prevent flooding. This work also involved creating canals and was carried out by the Rural Prophylaxis Service, at that time part of the Department of Health and Welfare, headed by Amaury de Medeiros (SANEAMENTO..., 1924, MEDEIROS, 1926, p. 242).

The government received support from Pernambuco Tramways, which extended its lines along the coast, and from landowners, who turned over strips of land needed to build

[9] The connecting avenue, now Herculano Bandeira, of around 800 meters in length, joined the seafront to the river Pina, while Cabanga, now Saturnino de Brito Avwas around 500 meters in length.

> Amanhã, quando afluírem para ali as nossas classes laboriosas, seduzidas pelo encanto da paisagem e animadas pelos elementos de conforto com que o governo aparelhou o local [...] quando, finalmente, às bordas do mar alinharem-se as modernas construções atestadoras do nosso senso estético e da firmeza das nossas condições econômicas, ficarão plenamente comprovados o acerto com que se conduziu o Governo do Estado e a inocuidade dos condenáveis processos adotados por seus opositores sistemáticos.
>
> *(REVISTA DE PERNAMBUCO, ano II, n. 15, set., 1925).*

A partir desse momento, na cidade do Recife, o mar foi associado, definitivamente, como um signo da modernidade. Luiz Cedro, deputado pernambucano que buscou criar um órgão federal de preservação em 1923, regozijava-se com o fato de o Recife, finalmente, ter a sua Avenida Copacabana, como o Rio de Janeiro (CEDRO, 1924).

O trecho da cronista encantada pelo progresso representado pela nova avenida, apesar de longo, merece atenção, porque já incorpora uma representação da modernidade, a experiência estética adquirida na fruição da nova paisagem, um *boulevard* tropical:

> Fiquei simplesmente maravilhada contemplando a obra realizada! Os inumeráveis coqueiros novos que cobrem todo o campo ao longo da bela estrada; a muralha de pedra, que se estende como uma fita diante da vista; os pequenos passeios, calçados de pedra branca e preta, onde se acham colocados os postes do bonde, me faziam pensar no Passeio dos Ingleses, de Nice... O mar azul, azul, azul do Mediterrâneo, excitava ainda mais a minha imaginação, e pensei estar na Côte D'Azur! Não posso exprimir a minha surpresa, a minha impressão ante a perspectiva belíssima e original daquela interminável fileira de postes elegantes, em cimento armado, formando um branco arrendado que se destacava sobre o fundo muito azul do céu e do mar.
>
> *(LAVEDÉSE, 1924).*

Luiz Cedro volta à tona agora satisfeito com a sensação de liberdade e de fluidez, oferecida pelo automóvel, ao descortinar a paisagem:

> Tudo aquilo era novo para mim, com todas as possibilidades para um esplêndido bairro. De repente, porém, uma brisa forte soprava e, como num pano de boca que se abre, o mar apareceu. Era toda ela uma larga esteira de farpas luminosas. O automóvel virou rapidamente a curva e, na avenida, começou a correr. Passei então a imaginar as casas construídas, uma arquitetura interessante, de acordo com a beleza da paisagem.
>
> *(CEDRO, 1924).*

the avenue. The possibility of the value of their land increasing greatly in the near future may have proved a considerable incentive (AVENIDA..., 1924). By July 1924, the tram lines and the drains were already completed. August saw the completion of tree-planting and paving of the auxiliary avenues. By April 1925, almost half of the road surfacing had been concluded[10]. Work proceeded at a frenetic pace, as the aim was to finish the whole project before the end of Sergio Loreto's term of office, in October 1926.

To counter all the criticisms this audacious project attracted—that it was a wasteful, expensive, superfluous project; that the city had other priorities; that it would require people to make an enormous effort to reach such a distant location of no importance; or, that it was too near the Pina sewage disposal outflow pipe (BORBA, 1926, p. 151–177)—the government marshaled its allies in the press to rebuff the critics and justify the project.

The main justification presented was the need to expand the city, which, according to the press, was congested and required more habitable land along the seafront, where amenities existed. The press thus launched a critique of the traditional Portuguese city, which, they argued, was cramped, full of filthy narrow back alleys and houses piled one on top of the other. According to Luiz Gomide, the new avenue would be free of the "errors" of previous centuries, when people had lived as if they wished "to hide themselves away from the air and the light, enduring stuffy streets and houses and temperatures worthy of West Africa". A modern city in a torrid region such as the Northeast of Brazil requires "...broad streets and avenues, beaches for bathing, parks and gardens, ample well-distributed ventilation, and comfortable places to take refuge from the sweltering heat" (GOMIDE, 1924). Avenida Beira-mar was heralded as the construction work of the century—one which would once and for all elevate Recife to its rightful place among the developed civilized cities of the world.

> Tomorrow, when our laboring classes flock there, seduced by the charms of the landscape and inspired by the extensive facilities with which the government has equipped the locale... when, finally, the seafront is provided with modern constructions that attest to our good taste and the strength of our economy, this will clearly demonstrate the actions of the State Government to have been fully justified and provide due evidence of the indefensibility of the position adopted by those prone systematically to oppose them.
>
> *(REVISTA DE PERNAMBUCO, Year II, n. 15, Sept. 1925).*

[10] *Revista de Pernambuco*, Year I, n. 1, July 1924; Year I, n. 4, Oct. 1924; Year I, n. 5, Nov. 1924; and Year II, n. 15, Sept. 1925 and Year II, n. 16, Oct. 1925.

FIGURA 14
Avenida Beira-Mar (atual Boa Viagem).
FONTE: Fotogramas do Filme *Veneza Americana*, 1925.

FIGURE 14
Avenida Beira-Mar (now Boa Viagem).
SOURCE: Frames from American Venice, 1925.

Apesar das críticas de políticos adversários, que incluíam também acusações de corrupção[11], a Avenida Beira-Mar (atual Avenida Boa Viagem) foi bem-aceita por parte da população, tornando-se um ponto predileto para o lazer. Muitos para lá se deslocariam para usufruir do banho de mar, e, às margens da nova avenida, podia-se ver as novas edificações, palacetes e bangalôs da elite local, inseridos no conjunto de coqueirais. Gilberto Freyre (1942, p. 125) destaca no seu guia que os banhos de mar já eram muito populares na década de 1930 e mostra os palacetes novos. No final dessa década, Vamireh Chacon se lembra de Boa Viagem ainda pouco ocupada, com muitos lotes vazios entre os palacetes construídos (CHACON, 1984, p. 54). Em meados da década seguinte, Rostand Paraíso se recorda das idas de bonde à Boa Viagem para o veraneio:

> Como já disse, naquele tempo ninguém morava em Boa Viagem, mesmo se tendo casa própria — como era o caso do meu tio — ali se passava apenas os meses de verão, as casas ficando fechadas durante o resto do ano.
> Mas a nossa preferência para ir para Boa Viagem era ainda pelos bonde da Pernambuco Tramways que, depois de atravessar a velha Ponte do Pina [...], nos deixavam em plena avenida, à beira-mar. A mão era dupla, e os bondes, indo até o circular, dali voltavam, os trilhos sendo separados pelos refúgios centrais, cuja principal finalidade parecia ser a de abrigar os postes que, em forma de T, sustentavam as luminárias e, também, a rede de energização dos bondes. *(PARAÍSO, 1995, p. 123).*

From this moment on, the sea was seen, in Recife, as a sign of modernity. Luiz Cedro, a Pernambuco deputy who sought, in 1923, to create a federal organization advocating preservation of heritage, rejoiced at the fact that Recife, finally, like Rio de Janeiro, had its own Copacabana Avenue (CEDRO, 1924).

A passage from this chronicler, who was enchanted by the progress this new avenue signaled, is worth quoting in full, describing as it does the exhilarating impression of modernity and the aesthetic experience produced by a new kind of landscape—a tropical boulevard.

> I was simply overcome with awe by the enormity of the achievement! The endless expanse of newly planted coconut palms covering the site along the fine road, the stone breakwater extending as far as the eye can see, the narrow walkways paved with black and white stones, punctuated by tram stops, all of this reminded me of the English settlement at Passeio, or of Nice in France... The thought of the blue, blue sea of the Mediterranean so excited my imagination that I fancied I was on the Côte D'Azur itself! And barely can I express the unexpected impression made upon me by the magnificent white strip of concrete lacework that unfurled before me against the deep blue backdrop of the sea and sky.
> *(LAVEDÉSE, 1924).*

Luiz Cedro was also much enamored by the sensation of freedom and agility afforded by the new technology motorcar, unfurling the landscape before him.

> All the possibilities of this splendid neighborhood were new to me. Suddenly, a strong breeze picked up and, as if revealed by a curtain rising in a theater, the sea appeared, a broad swathe of brightly lit points of light glittering upon it. The motor car rapidly turned the curve

[11] Apesar de reconhecer as melhorias introduzidas pela administração do novo governador, o Ex-governador Manoel Borba, principal opositor de Loreto, apontou para inúmeros atos de corrupção, particularmente com os desvios de material destinado às obras do Porto do Recife para a construção de prédios particulares, e o favorecimento de amigos e componentes do governo, que compraram lotes antes de ser anunciada a construção da Avenida Beira-mar (atual Boa Viagem) (BORBA, 1926, REZENDE, 1997, p. 42–43).

FIGURA 15
Palacetes em Boa Viagem.
FONTE: *Revista de Pernambuco* n. 10, maio 1925, n. 16, out. 1925.

FIGURE 15
Large houses in Boa Viagem.
SOURCE: Revista de Pernambuco n. 10, May 1925, n. 16, Oct. 1925.

4. A MODERNIZAÇÃO DE ANTIGOS LARGOS E PRAÇAS

Enquanto o Governo do Estado se detinha nesses dois grandes empreendimentos, a Prefeitura, sob o comando de Antônio de Góis Cavalcanti, também realizava uma série de obras que, embora menores, também foram de fundamental importância na construção do Recife moderno. Como foi visto, o início do século XX testemunharia a progressiva incorporação dos antigos núcleos suburbanos à mancha urbana do Recife, por crescimento próprio e também sendo por ela englobados. As intervenções que veremos a seguir, na medida em que ocorreram em posições estratégicas na estrutura urbana, contribuíram para transformar o caráter da relação cidade-subúrbio.

Uma das primeiras áreas a sofrer intervenção foi a popularmente conhecida por *Largo Chora Menino*, na época chamada de *Praça do Paissandu*. O antigo largo consistia em um cruzamento de importantes artérias no limite do bairro da Boa Vista com o resto da cidade, via Paissandu ou Parque Amorim,

> and began to race along the avenue. It was then that I started to imagine the houses that could be built, the outstanding architecture that could be developed to match the beauty of such a landscape.
>
> *(CEDRO, 1924).*

Despite the criticisms coming from rival politicians, which included accusations of corruption[11], Avenida Beira-Mar (now Boa Viagem Avenue) was generally well-received by the citizens of the

[11] While acknowledging the improvements introduced by the administration of the new governor, former governor Manoel Borba, Loreto's main political rival, pointed to the numerous acts of corruptions, in particular the misappropriation of material destined for the work on the Port of Recife for the construction of private buildings, favoring members of the government and their cronies, who bought up lots even before construction work on Avenida Beira-mar (now Boa Viagem) was officially announced (BORBA, 1926, REZENDE, 1997, p. 42–43).

FIGURA 16
Largo do Paissandu (Praça Chora Menino).
FONTE: *Revista de Pernambuco,* n. 1, julho, 1924.

FIGURE 16
Paissandu Square (Chora Menino Square).
SOURCE: Revista de Pernambuco, n. 1, July 1924.

"[...] um trecho da cidade até então triste e deserto" e uma "[...] grande área baixa e coberta de tenra vegetação" (O PARQUE DO PAYSSANDU, jul. 1924). O largo foi cercado, ajardinado com canteiros, arborizado, ganhou estatuetas e um pavilhão de cimento armado para retretas. As ruas foram pavimentadas e receberam os trilhos do bonde (EXPOSIÇÃO, 1923) e, em 25 de maio de 1924, foi solenemente inaugurado.

Também situado nas proximidades do centro, mais ao sul, estava a antiga Campina do Bodé, que foi renomeada Parque Sergio Loreto após receber um empreendimento bem mais significativo: construção de um verdadeiro parque com um grande lago — circundado por taludes gramados, pontilhões, bancos, pavilhão para retretas, iluminação — e com a construção de um grande grupo escolar (OBRAS...,1924, MELHORAMENTOS...,1924, EXPOSIÇÃO, 1924, p. 71).

O Largo da Paz, em Afogados, um importante cruzamento de rotas para as áreas sul e sudoeste da cidade, foi presenteado com uma retificação do

city and became a popular leisure spot. Many traveled there to bathe in the sea, and arrayed along the new avenue, they could see the new buildings, grand houses and luxury bungalows of the local élite, dotted among the coconut palms. Gilberto Freyre (1942, p. 125) notes in his guide that bathing in the sea was already very popular in the 1930s and shows the new palatial residences. At the end of this decade, Vamireh Chacon remembers a time when Boa Viagem had still been sparsely populated, with many vacant lots in between the lavish new houses (CHACON, 1984, p. 54). In the mid-1940s, Rostand Paraíso recalls taking the tram to Boa Viagem for the summer holidays.

> ...nobody used to live in Boa Viagem at that time, even if, as my uncle did, they owned a home there. People only spent a few months there in summer and the houses were empty for the rest of the year.
> We still preferred to go to Boa Viagem by the Pernambuco Tramways tram, which crossed

traçado, calçamento, pavimentação das vias, construção de galerias, ajardinamento da praça e um coreto, tornando-o "[...]um dos mais aprazíveis logradouros públicos do Recife, não somente pela sua privilegiada situação urbana, como também pela atraente originalidade de sua arborização" (EXPOSIÇÃO, 1925, p. 21).

No Largo do Entroncamento, ponto em que os bondes puxados a burro provenientes do centro se cruzavam e redefiniam seus trajetos, melhoramentos similares foram também implementados, e a nova praça foi inaugurada em outubro de 1925. Como o Entroncamento, o Largo da Encruzilhada detinha uma importância estratégica como ponto de distribuição das linhas de bonde e também sofreu uma ação com os mesmos parâmetros, mas aqui o mote da intervenção foi a criação do Mercado da Encruzilhada, respondendo às constantes reclamações na imprensa das condições higiênicas das feiras livres[12].

Também digna de nota foi a construção do Mercado da Madalena, a reorganização dos seus arredores e o alargamento de uma via que iria se tornar uma das principais artérias da cidade atual, hoje Real da Torre, alargada para 18 metros (AS OBRAS..., ago. 1925). O Mercado viria substituir a feira popular do Bacurau, considerada insalubre pela imprensa. As descrições do Mercado, que segue o estilo neocolonial, procuram mostrar sua vantagem do ponto de vista higiênico: "[...] ventilação, iluminação, ruas a céu aberto, locais especiais para as carnes, pisos e instalações sanitárias adequadas, uso de azulejos, etc." (MELHORAMENTOS..., jan. 1925).

Também nesse mesmo princípio foram remodelados, nas proximidades, os largos Fernandes Vieira (atual Praça Oswaldo Cruz) e dos Manguinhos (renomeado de Parque Amorim)[13]. O desenho geométrico dos canteiros, a disposição das árvores em linha reta e os coretos eram objeto de críticas, como as que Gilberto Freyre fez entre 1923 e 1925 na sua coluna no *Diario de Pernambuco* (1979, v. 2 p. 154, 186).

Outra grande contribuição desse período para o desenho do Recife foi a modernização de algumas vias suburbanas, que muitas vezes não passavam de estradas sinuosas, com diferentes alinhamentos, sem calçamento ou calçadas de paralelepípedos, que atravessavam granjas e sítios. Para que se integrassem de vez ao tecido da cidade moderna, era necessário que o município desapropriasse construções; promovesse alinhamentos, pavimentações e

[12] Na sua primeira exposição no Conselho Municipal em 1923 (15/02/1923), Góis apresentou o programa das obras para a área da Encruzilhada. Já no final do ano seguinte (5ª exposição de 1924), anuncia as obras quase concluídas, descreve o edifício e os cuidados tomados para acabar com a "falta de higiene e estética das diversas barracas". O edifício onde hoje se encontra o Mercado da Encruzilhada foi fruto de outra remodelação e inaugurado em 1950.

[13] Sobre a remodelação do Parque Amorim: *Jornal do Commercio*, 28/09/1923, 23/10/1923. cf. Exposição na qual o Prefeito Dr. Antônio de Góis Cavalcanti abriu a 1ª sessão do Conselho Municipal da Cidade do Recife, em 15 de fevereiro de 1923, p. 10. Sobre o conjunto das remodelações: *Jornal do Commercio*, 26/10/1923, 30/10/1923.

the old Pina Bridge... and then dropped us off in the middle of the avenue, right by the sea. The avenue was two-way, and the trams continued on along the circular line and returned. The tracks were separated by a central reservation, whose main function seemed to be to accommodate T-shaped lampposts and the overhead electrical wires for the trams.
(PARAÍSO, 1995, p. 123).

4. THE MODERNIZATION OF OLD PUBLIC SPACES AND SQUARES

While the State Government was engaged in these two large-scale projects, Recife City Hall, under Mayor Antônio de Góis Cavalcanti, was carrying out a series of works that, although smaller in scale, also played a fundamental role in the construction of the modern city. As noted, the early 20th century saw gradual incorporation of old suburban centers into the main urban fabric of Recife, as these centers themselves grew or were swallowed by the expanding city. The interventions that we will now examine, located in strategic positions, made an especially important contribution to the transformation of the relationship between the city and its suburbs.

One of the main areas to undergo intervention was the one now commonly known as Chora Menino Square, which, at the time, was called Paissandu Square. This old square was situated at the point where main roads crossed on the boundary between Boa Vista and the rest of the city, on the way to Paissandu and Parque Amorim respectively, "...a stretch of the city that, up to then, had been empty and desolate... a large low-lying area covered by soft vegetation" (O PARQUE DO PAYSSANDU, July 1924). The square was fenced off, lawns were laid out, trees were planted, and the area was equipped with statuettes and a reinforced concrete pavilion for military bands. The streets were paved, and tramlines were installed (EXPOSIÇÃO, 1923) and, on 25 May 1924, a solemn inaugural ceremony was held.

Also situated near the center, further to the south, was the old Campina do Bodé, which was renamed Sergio Loreto Park after undergoing a significant intervention transforming it into a park with a large lake surrounded by grassy slopes, footbridges, benches, a pavilion for military bands, lighting, and large cluster of school buildings (OBRAS...,1924, MELHORAMENTOS...,1924, EXPOSIÇÃO, 1924, p. 71).

Largo da Paz, in Afogados—a point where major routes to the southern and southeastern parts of the city crossed—was given a more geometrical layout, paved paths, drains, lawns, and a bandstand, making it "...one of the most pleasing public spaces in Recife, not only on account of its privileged location in the city, but also because of the appealing originality of its vegetation" (EXPOSIÇÃO, 1925, p. 21).

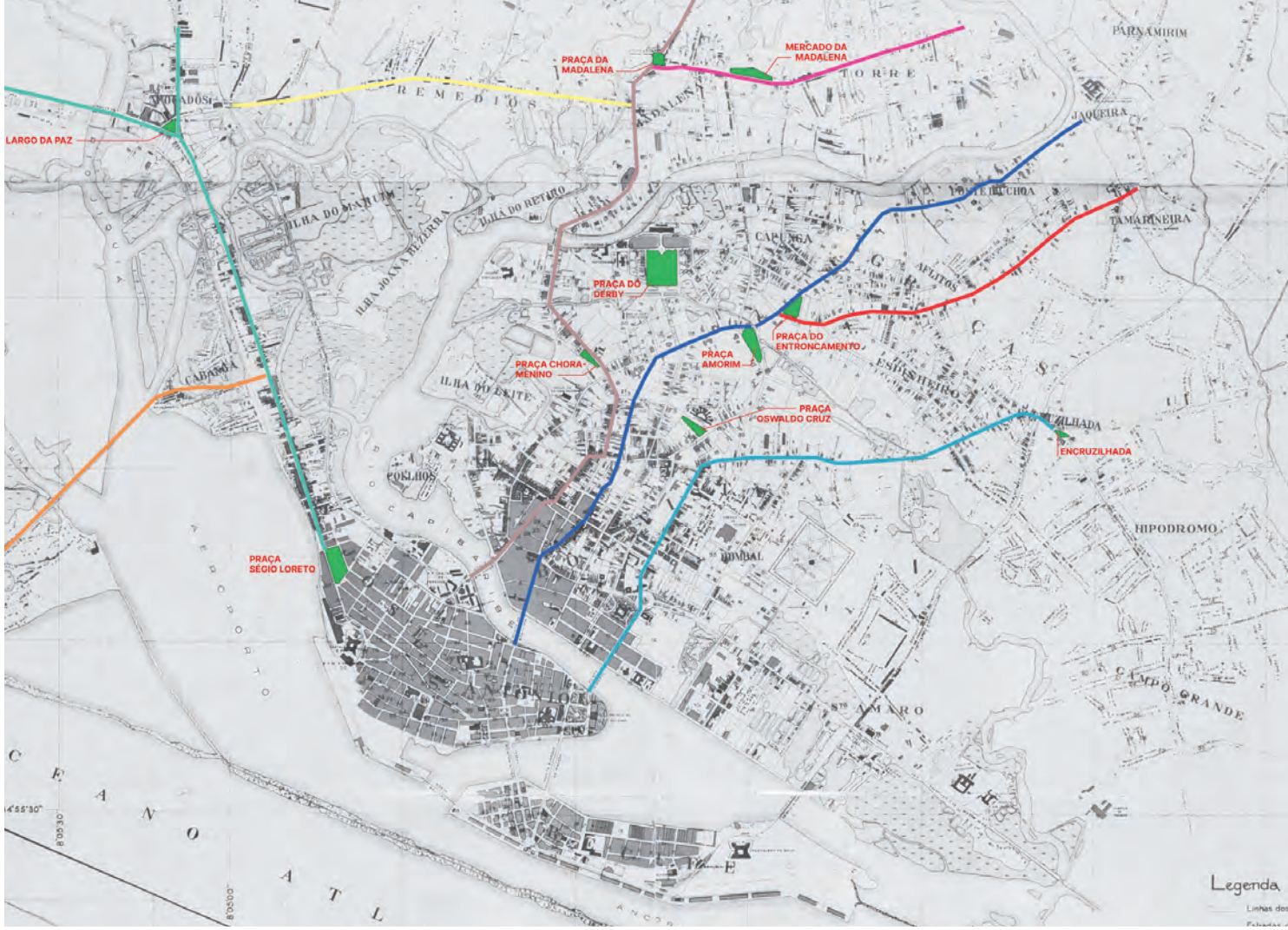


FIGURA 17
Planta da Cidade do Recife e arredores (1932) com intervenção do autor mostrando as principais obras na cidade.

FIGURE 17
Map of Recife and its surroundings (1932), adapted by the author to show the main interventions in the city.

retificações; e estendesse os serviços públicos por toda a sua extensão. Como exemplo dessas obras, têm-se a Avenida Rui Barbosa, a Rosa e Silva, além da Real da Torre no subúrbio da Madalena que, junto com a Estrada dos Remédios, promoveria a ligação entre os distantes núcleos de Afogados e Torre.

Essas últimas intervenções, promovidas pela Prefeitura, embora pontuais e não expressas em um plano geral formalizado, não podem ser consideradas como simples aformoseamentos. Ao se lançarem essas intervenções em um mapa, constata-se que existia uma lógica de atuação, uma visão de conjunto, e, na medida em que atuaram em locais estratégicos na estrutura urbana, produziram as condições ideais para atrair as classes alta e média alta, que ali construíam palacetes em estilo eclético, contribuindo para o preenchimento de seus vazios urbanos, particularmente entre a margem esquerda do Capibaribe e na várzea do Beberibe.

Quando usamos o termo *subúrbio* não nos referimos mais à noção dos arrabaldes sonolentos e pitorescos, descritos por inúmeros memorialistas do século XIX e do começo do século XX, nem aos subúrbios norte-americanos dos anos 1930 em diante, grandes operações planejadas de extensão distantes dos centros possibilitadas pelos automóveis. O termo *subúrbio* aqui compreende um tipo de ocupação urbana distinto dos padrões tipológicos dos

In Entroncamento Square, the place where the mule-drawn tramlines from the center crossed and changed their routes, similar improvements were introduced, and the new square was inaugurated in October 1925. Encruzilhada Square was also an important strategic point on the tramline network and underwent a similar transformation. In this case, however, the main aim of the intervention was the creation of Encruzilhada Market, in response to endless complaints in the press regarding the hygiene conditions of open markets in the city[12].

It is also worth remarking that Madalena Market was also reorganized, and one street, Rua Real da Torre, was widened to 18 meters to become one of the main thoroughfares in the city today (AS OBRAS..., Aug. 1925). Madalena Market replaced the popular local Bacurau Fair, which was considered insalubrious by the press.

[12] In his first presentation to the Municipal Council in 1923 (15/02/1923), Góis revealed the program of works for the Encruzilhada area. At the end of the next year (Fifth presentation of 1924), he announced that work had almost been concluded, described the building and the care taken to put an end to the "arrays of unhygienic and ugly-looking stalls". The building that houses Encruzilhada Market today was the result of a further renovation inaugurated in 1950.

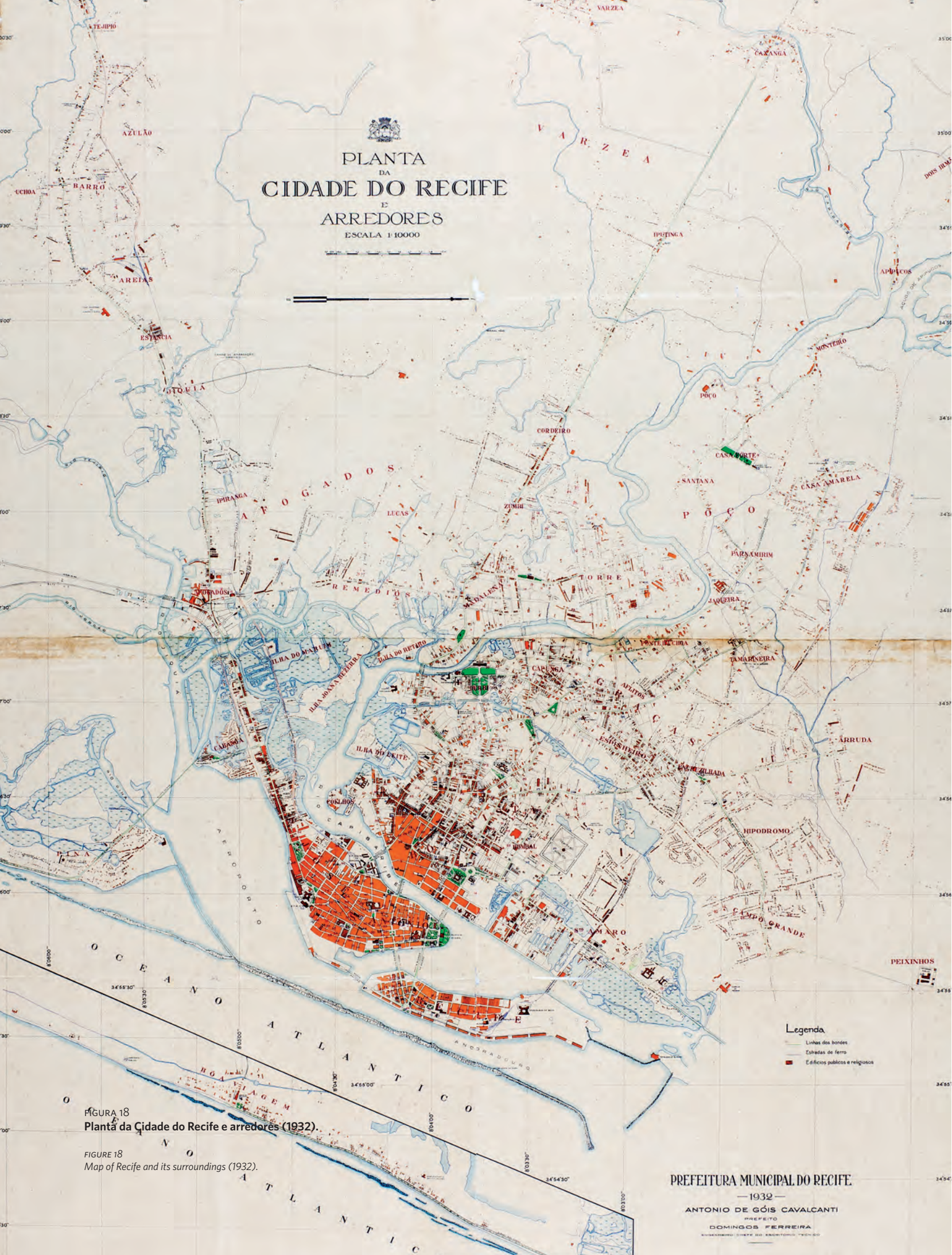


FIGURA 18
Planta da Cidade do Recife e arredores (1932).

FIGURE 18
Map of Recife and its surroundings (1932).

sobrados das áreas centrais, adotando um padrão de casas isoladas no lote para famílias de classe média e alta, mas em áreas pouco densas e lindeiras ao centro ou aos arrabaldes, acessados por linhas de bonde ou automóveis privados, mas definitivamente ligados à cidade, ao contrário dos exemplares norte-americanos.

Apesar de palacetes isolados em meio a jardins existirem desde a primeira metade do século XIX no Recife (MENEZES, 2019), na década de 1920 assistimos a uma maior disseminação desse tipo de habitação se inserindo entre as antigas residências a partir do momento que seus grandes terrenos eram parcelados. Adotando o estilo eclético, essas novas residências desses subúrbios começaram a se destacar na paisagem. Segundo Patetta, era o estilo que representava uma cultura burguesa em ascensão que dava primazia ao conforto, o que demandou plantas mais complexas, interiores mais sofisticados e instalações sanitárias modernas (PATETTA, 1987, p. 13–15). No Brasil, o ecletismo alterou os padrões construtivos das residências da elite local e trouxe novidades com elementos estilísticos estranhos do norte da Europa, como o arco ogival, elementos de chalés suíços, artefatos em ferro e vidro e jardins afrancesados cercados por gradis.

Os palacetes buscavam representar o *status* social de seus proprietários. A residência mais luxuosa desse momento foi a Costa Azevedo (1934), projeto de Giacomo Palumbo, iniciada em 1931 e finalizada em 1934. Isolada no lote com amplos jardins frontais e laterais, a edificação tem uma composição dinâmica, composta por volumes assimétricos que demonstram a busca por iluminação e ventilação para todos os cômodos. Cada ângulo revela facetas diferentes que são unificadas por meio da disposição de colunas, pilastras e outros elementos decorativos de origem clássica e neorromânica ao longo de toda a fachada. Amplas varandas e terraços, criados como prolongamento dos ambientes de estar, também animam a composição (CORTEZ, 2021, p. 106).

Também de Palumbo foi a remodelação da residência de Othon Bezerra de Melo, que recebeu um amplo terraço e um tratamento compositivo com colunatas, arcadas e adornos. A parte central dessa fachada é marcada por uma cornija, duas volutas, folhagens e um elemento que lembra um medalhão, típicas características do neocolonial (CORTEZ, 2021).

Entretanto, casas como essas eram exceções. A grande maioria eram residências menos suntuosas e mais singelas para uma classe média e média alta, formada por profissionais e comerciantes e mesmo por membros empobrecidos da antiga aristocracia. Porém, são igualmente importantes como documentos da popularização de um gosto historicista na arquitetura que marcou a paisagem de diversos bairros da cidade (CANTARELLI, 2020, p. 28).

Esse novo padrão urbanístico diferia bastante daquele das áreas centrais. O regulamento de construção do Recife (Lei nº 1.051, de 11 de setembro de

Descriptions of the Market, built in a neocolonial style, attempted to demonstrate its advantages in terms of hygiene, "...ventilation, light, open air lanes, special locations for the sale of meat, floors and adequate sanitation facilities, the use of wall tiles and so forth" (MELHORAMENTOS..., Jan. 1925).

The same principles were followed for the redesign of the nearby Fernandes Vieira Square (now Oswaldo Cruz Square) and Manguinhos Square (renamed Parque Amorim)[13]. The geometrical design of the lawns, the bandstands and the straight rows of trees were criticized by some authors, including Gilberto Freyre in articles written between 1923 and 1925 for his column in *Diario de Pernambuco* (1979, v. 2 p. 154, 186).

Another major contribution of this period to the design of Recife was the modernization of some suburban roads, which were often no more than winding paths, variously aligned, paved or cobbled, crossing smallholdings and farmsteads. To integrate these once and for all into the modern urban fabric of the city, the municipality had to expropriate some buildings, and to promise to align, pave and straighten roads, and extend public services throughout the network. Examples included Avenida Rui Barbosa and Avenida Rosa e Silva, in addition to Rua Real da Torre in Madalena which, along with Estrada dos Remédios, would provide access to the more outlying centers of Afogados and Torre.

Despite being sporadic and not part of any official general plan, it would be wrong to characterize these final interventions undertaken by the City Hall as simple beautification. When plotted on a map, it can be seen that there is an underlying logic, a holistic view. Moreover, this work, carried out at strategic locations in the city, did in fact produce ideal conditions for attracting the upper and middle classes, who built grand palatial houses in the eclectic style, helping to fill some of the vacant lots, particularly between the left bank of the Capibaribe and the Beberibe wetlands.

When we use the term *suburb* for this time period, we are no longer referring to the sleepy picturesque outskirts of the city remembered by the writers of the 19th and early 20th centuries, but neither are we referring to the kind of North American suburbs of the 1930s and later, which were extensive, planned areas some distance from the city center designed for commuting by car. The term *suburb* here refers rather to a kind of urban development distinct from the typology of the townhouses of central areas, with detached houses for middle- and upper-class families, but in less densely populated areas

[13] On the redesign of Parque Amorim, see *Jornal do Commercio*, 28/09/1923, 23/10/1923. cf. speech of Mayor Antônio de Góis Cavalcanti opening the 1st session of the Municipal Council of the City of Recife, 15 February 1923, p. 10. On all these projects, see *Jornal do Commercio*, 26/10/1923, 30/10/1923.

FIGURA 19
Giacomo Palumbo, Residência Costa Azevedo, 1931-1934.
FONTE: Floriano Melchiades Jr. Fundaj.

FIGURE 19
Giacomo Palumbo, Costa Azevedo Residence, 1931–1934.
SOURCE: Floriano Melchiades Jr. Fundaj.

FIGURA 20
Casa Neocolonial na Avenida João de Barros, nº 236, Santo Amaro.
FONTE: Rucker Vieira, novembro de 1985. Fundaj.

FIGURE 20
Neocolonial house at João de Barros Avenue, nº 236, Santo Amaro.
SOURCE: Rucker Vieira, November 1985. Fundaj.

FIGURA 21
Palacete eclético, com torreão, hoje demolido, localizado na Avenida Dezessete de Agosto, nº 713, Santana.
FONTE: Severino Ribeiro, maio de 1985. Fundaj.

FIGURE 21
Eclectic grand house, with turret, now demolished, located at Dezessete de Agosto Avenue, nº 713, Santana.
SOURCE: Severino Ribeiro, May 1985. Fundaj.

FIGURA 22
Residência eclética, hoje demolida, localizada na Rua Confederação do Equador, nº 45, Graças.
FONTE: Severino Ribeiro, maio de 1985. Fundaj.

FIGURE 22
Eclectic residence, now demolished, located at Rua Confederação do Equador, nº 45, Graças.
SOURCE: Severino Ribeiro, May 1985. Fundaj.

FIGURA 23
Novos padrões de moradia e de mobilidade. Fotogramas.
FONTE: Fotogramas do Filme *Veneza Americana*, 1925.

FIGURE 23
New types of residence and transport. Frames.
SOURCE: Frames from American Venice, 1925.

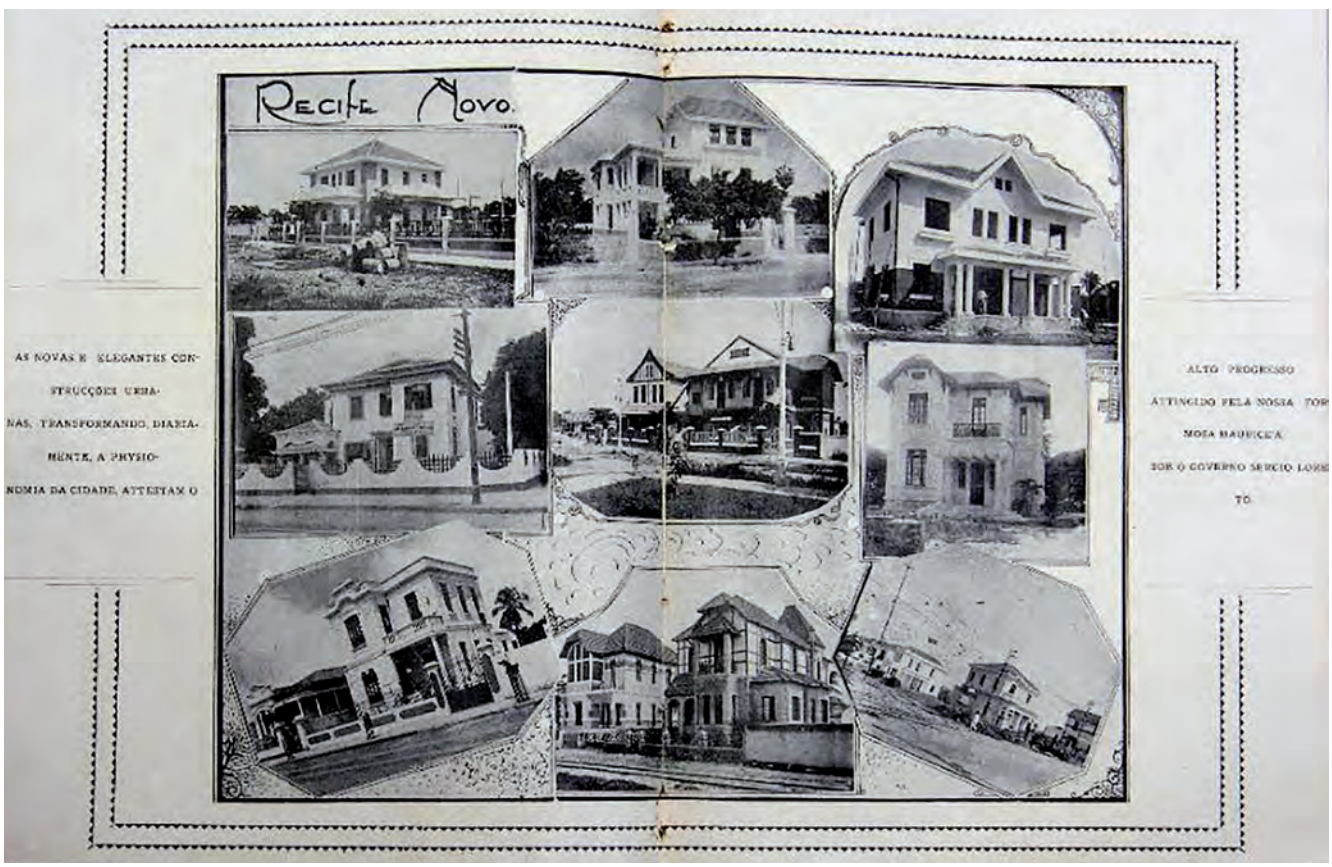


FIGURA 24
Palacetes do Recife na década de 1920.
FONTE: *Revista de Pernambuco*, n. 10, abril, 1925.

FIGURE 24
Large houses in Recife in the 1920s.
SOURCE: Revista de Pernambuco, n. 10, April 1925.

1919) também determinou parâmetros específicos que nortearam a ocupação de amplas áreas da cidade nessa época. A lei dividiu a cidade em quatro perímetros: 1º – principal, 2º – urbano, 3º – suburbano e 4º – rural. Enquanto no 1º perímetro (Bairro do Recife, de Santo Antônio, de São José e de parte da Boa vista), os edifícios poderiam se manter no alinhamento, no 2º e no 3º perímetros o regulamento exigia afastamentos laterais e recuo frontal, de 3 e 5 m respectivamente, para atender aos requisitos de ventilação e iluminação (REYNALDO, 2017, p. 137–139).

Outro elemento que passou a ser evidente na paisagem da cidade a partir do final da década de 1920 foi o automóvel. Ao mesmo tempo que facilitou muito a vida dos recifenses mais abastados, trouxe problemas para a maioria. A velocidade deles foi alvo de duras críticas, como as de Polycarpo Feitosa[14], que estudou no Recife na década de 1870 e retornou na velhice para tratamento de saúde, 60 anos depois:

> É para ele, para o seu gosto particular, que se constroem prédios, que se alargam ruas, que se constroem pontes luxuosas, que se suprimem paradas de bondes úteis aos pobres-diabos... Seja como for, o certo é que o automóvel é o dono, o senhor, o soberano do Recife. Entretanto, a sua única virtude, coitado, é correr... Nunca houve carro mais feio que esses modernos automóveis com as tão apregoadas e admiradas linhas aerodinâmicas. E quanto mais lustrosos, tanto mais antipáticos, mesmo como certos rapazes sem chapéu, cujos cabelos, muito penteados e besuntados de óleos e cosméticos, faíscam ao sol. *(FEITOSA, 1945, p. 79–81).*

Nesses mesmos anos, ainda criança, Vamireh Chacon se lembra dos automóveis passando rapidamente e levantando nuvens de poeira para desgosto dos passageiros de bondes e transeuntes (CHACON, 1984, p. 34). Em 1923, Gilberto Freyre já reclamava do barulho estridente dos pneus no calçamento de paralelepípedos (1979, v. 1, p. 271).

[14] Polycarpo Feitosa era o pseudônimo literário do político potiguar Antônio José de Melo e Souza (1867–1955).

bordering the center or its surroundings, accessed by tram or private car, but definitely part of the city, unlike their geographically separate North American equivalents.

Although grand detached houses surrounded by gardens had existed since the first half of the 19th century in Recife (MENEZES, 2019), it was in the 1920s that this kind of housing spread more widely, occupying the parceled-up land of large estates. Adopting an eclectic style of architecture, these new suburban residences began to make their mark on the landscape. According to Patetta, this was the style typical of the culture of an ascendant bourgeoisie, which prioritized comfort, and required more complex ground plans, more sophisticated interiors and modern sanitary facilities (PATETTA, 1987, p. 13–15). In Brazil, eclecticism changed the patterns of building for the residences of the local élite and brought exotic stylistic elements from northern Europe, such as pointed arches, Swiss chalets, iron and glass artifacts, and fenced-off French-style gardens.

These palatial homes were intended to reflect the social status of their owners. The most luxurious residence of this time was that of Costa Azevedo (1934), designed by Giacomo Palumbo. Work on this building began in 1931 and was finished in 1934. A detached house with extensive gardens to the front and sides, the building has a dynamic asymmetric volume, demonstrating an attempt to provide lighting and ventilation for all its rooms. Each angle reveals different facets that are united by the arrangement of columns, pillars and other decorative elements of classical and neo-Romanic origin throughout the façade. Extensive verandahs and terraces, created as extensions of living spaces, also liven up the composition (CORTEZ, 2021, p. 106).

Another Palumbo project was the redesign of the Othon Bezerra de Melo residence, which received a broad terrace and a compositional treatment involving colonnades, arcades and ornamental elements. The central part of this façade is marked by a cornice, two volutes, foliage and an element that resembles a medallion, all typical neocolonial characteristics (CORTEZ, 2021).

However, houses such as these were the exception. Most residences were simpler and less sumptuous and intended for the middle and upper-middle classes, made up of liberal professionals and merchants and even some impoverished members of the old aristocracy. However, these buildings are equally important in providing evidence of the popularity of traditional architectural styles in various parts of the city (CANTARELLI, 2020, p. 28).

This new urban pattern differed substantially from that of central areas. The building code in Recife (Law nº 1,051, of 11 September 1919) stipulated specific parameters for large swathes of the city at this time. The law divided the city into four concentric zones: Zone 1 – the main zone, Zone 2 – the urban zone, Zone 3 – the suburban

5. A OUTRA FACE DO RECIFE: OS MOCAMBOS

Se a cidade tinha seus bairros aristocráticos pontuados de palacetes, havia também um outro lado da moeda. Nesse período se formaram novos espaços na cidade ocupados, predominantemente, por habitações de setores populares de baixa renda: os mocambos. Diante das dificuldades encontradas no campo, muitos trabalhadores migravam para a cidade, mas tinham dificuldade para encontrar moradia digna. Os mocambos começavam a se espalhar por vastas áreas de alagados e baixios da planície recifense. Assim, já no final da década, encontram-se com densa ocupação de mocambos: o Cabanga e a face sul da Avenida Imperial; o Pina, nas atuais regiões de Encanta Moça e Brasília Teimosa; o Hipódromo; e Campo Grande.

De acordo com dados do recenseamento de 1923, o Recife tinha uma população de 313 mil pessoas, com 19.079 residências e 19.947 mocambos, ou seja, pouco mais de 50% de todas as residências eram mocambos. Em 1913, os dados indicam que existiam 16.347 mocambos em um total de 37.735 edificações (43,3%), o que indica um piora sensível em uma década (FREYRE, 1978, p. 154, OLIVEIRA, 1930, p. 133).

Esse quadro também preocupou engenheiros, médicos e outros profissionais que começaram a ver os mocambos como um problema a ser resolvido. Há apelos à municipalidade pela necessidade de uma planta geral para o Recife como forma de coordenar o crescimento e evitar a ocupação dos alagados (GUEDES, 1926). Em sua tese de doutorado, José Lira traça um quadro magistral de como o mocambo passou a ser problematizado como objeto de intervenção de saúde pública entre os meios técnicos e intelectuais nas décadas de 1920 e 1930 (LIRA, 1997).

Eram condições de vida muito precárias que não escaparam aos romancistas. Em *O Moleque Ricardo*, de José Lins do Rego oferece descrições vívidas da forma de morar dos pobres nos mocambos na década de 1920, época em que o romance se passa, por meio da moradia de Florêncio, um companheiro de trabalho do personagem principal:

> Aquela gente passava mesmo necessidade. Ali eles tinham de comprar tudo, pagavam o casebre onde moravam. Pior que no engenho, eles passavam mais fome que no engenho. [...] No Recife tudo se comprava. Estivera na casa do Florêncio para não ir mais. O masseiro, a mulher e quatro filhos dormindo numa tapera de quatro paredes de caixão, coberta de zinco. Custava doze mil-réis por mês. A água do mangue, na maré cheia, ia dentro de casa. Os maruins, de noite, encalombavam o corpo dos meninos. O mangue tinha ocasião que fedia, e os urubus faziam ponto por ali atrás dos petiscos. Perto da rua lavavam couro de boi, pele de bode para o curtume de um espanhol. Morria peixe envenenado, e, quando a maré secava, os urubus

Zone and Zone 4 – rural. While, in Zone 1 (Old Recife, Santo Antônio, São José and part of Boa Vista), buildings could be terraced, in Zones 2 and 3, regulations stipulated lateral and front setbacks of 3 and 5 meters respectively, to meet the requirements regarding light and ventilation (REYNALDO, 2017, p. 137–139).

Another increasingly common sight in the Recife of the late 1920s was the motor car. While this vehicle made life easier for wealthier citizens, it made life more difficult for most. The speed of automobiles came under harsh criticism from figures such as Polycarpo Feitosa[14], who studied in Recife in the 1870s and returned to the city in old age for medical treatment sixty years later.

> It is for the sake of this creature and according to its peculiar tastes that buildings are constructed, roads are widened, extravagant bridges put up and tram stops for the poor pulled down... there can be no doubt whatsoever then that the motor car is now lord, master and king of Recife. The only talent the poor creature is possessed of, however, is the ability to move fast... Never has so ugly a vehicle been invented as these new-fangled automobiles with their much lauded and admired aerodynamic contours. And what, I ask you, could be more ostentatious, what could possibly be more obnoxious than the sight of some young chap with no hat on sitting in one, his heavily combed-back hair, slathered with oils and ointments, all a-gleam in the bright sunlight.
>
> *(FEITOSA, 1945, p. 79–81).*

Around the same time, Vamireh Chacon, who was still a child, remembers the automobiles going by at high speed, leaving clouds of dust in their wake, much to the discomfort of pedestrians and passengers on trams (CHACON, 1984, p. 34). As early as 1923, Gilberto Freyre was already complaining of the noise of tires screeching over the cobblestones (1979, v. 1, p. 271).

5. THE OTHER SIDE OF RECIFE: THE SLUMS

While one part of the city had its aristocratic neighborhoods with grand palatial homes, there was also another side of the coin. This period also saw the creation of new spaces in the city for occupation predominantly by low-income communities. These were called *mocambos*. Many workers had migrated to the city to escape hardship in the countryside but now found themselves unable to obtain adequate accommodation. *Mocambos* therefore started to spring up across the vast swamps and wetlands of Recife's

[14] Polycarpo Feitosa was the *nom-de-plume* of the Rio Grande do Norte politician Antônio José de Melo e Souza (1867–1955).

> enchiam o papo, ciscavam a lama, passeando banzeiros pelas biqueiras dos mocambos [...] Os filhos de Florêncio passavam o dia pelo lixo que as carroças deixavam num pedaço de maré que estavam aterrando. Chegavam em casa, às vezes, com presas magníficas: botinas velhas, roupas rasgadas, trapos que serviam para forrar o chão, tapar os buracos que os caranguejos faziam dentro de casa. Eram bons companheiros, os caranguejos. Viviam deles, roíam-lhes as patas, comiam-lhe as vísceras amargas. Cozinhavam nas panelas de barro, e os goiamuns de olhos azuis, magros que só tinham casco, enchiam a barriga deles. Morar na beira do mangue só tinha esta vantagem: os caranguejos.
>
> *(REGO, [1935] 1956, p. 44-45).*

Embora extraída de um romance, esta citação nos revela a maneira como a camada mais pobre da população morava e que ainda hoje pode ser encontrada em alguns lugares da cidade. Zélia Gominho resgata um outro romance desse período: *Mocambos*, de Carlos Chagas Ribeiro, publicado em 1935, mas escrito dez anos antes, que mostra como o solo era criado:

> Os que chegaram primeiro escolheram logo os terrenos mais secos. Os últimos, porém, fizeram suas casas nos pontos mais úmidos ou alagados. Depois disso, os que vieram chegando iam fazendo o que eu chamo uma obra de patriotismo anônimo. Cavavam, longe, a lama do mangue, punham-na a secar, e aterrando com ela um trecho alagado, faziam a terra surgir, como por encanto, para nesse trecho construir o seu mocambo.
>
> *(GOMINHO, 1998, p. 32).*

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade do Recife cresceu consideravelmente ao longo da década de 1920. Nesse ano, a população chegou a 238.800 indivíduos. Em 1930, não houve recenseamento, mas, em 1940, a população atingiu 348.400 habitantes[15]. Há mudanças significativas também na sua estrutura urbana reveladas por uma rápida análise do mapa *A cidade do Recife e seus arredores*, de autoria do engenheiro Domingos Ferreira, de 1932, confeccionado a partir de um levantamento de 1926.

O núcleo central ocupado pelos quatro bairros principais (Santo Antônio, São José, Boa Vista e Bairro do Recife) se torna mais denso e ampliado em direção aos seus limites. Santo Antônio e Boa Vista passam a concentrar mais atividades comerciais, enquanto São José continua a manter um forte caráter

floodplains. By the end of the decade, there were many of these: Cabanga and the south side of Avenida Imperial; Pina, around today's Encanta Moça and Brasília Teimosa districts; Hipódromo; and Campo Grande.

According to census data for 1923, Recife had a population of 313,000 inhabitants, 19,079 with proper homes and 19,947 – that is, slightly over 50%—living in *mocambos*. In 1913, the data indicate that, of a total of 37,735 buildings, 16,347 were *mocambos* (43,3%), suggesting a significant worsening of the situation over these ten years (FREYRE, 1978, p. 154, OLIVEIRA, 1930, p. 133).

The plight of these individuals was also a great cause for concern among engineers, doctors and other professionals, who now began to see *mocambos* as a problem that needed to be solved. There were calls for the municipal authorities to draw up a master plan for Recife as a way of coordinating growth and avoiding the occupation of land prone to flooding (GUEDES, 1926). In his doctoral thesis, José Lira provides a magnificent account of how the *mocambos* came to be seen in intellectual and professional circles in the 1920s and 1930s as a problem requiring a public health intervention (LIRA, 1997).

Neither did these dismal housing conditions escape the attention of novelists, such as José Lins do Rego, whose *O Moleque Ricardo* [Kid Ricardo] provides a vivid illustration of what it was like for poor people living on *mocambos* in the 1920s—the time in which the novel is set—through his description of the home of one of the main character's work colleagues, Florêncio.

> These were people who were genuinely in need. They had to pay for everything, including the shack they lived in. It was worse than the plantation. They went hungry even more often than they did on the plantation... In Recife, everything had to be bought. He had been in Florêncio's house and never wanted to go back there. The bread-maker, the wife and four kids slept in a shack made of four cardboard walls and a tin roof. It cost them twelve mil-réis rent a month. At high tide, the waters of the mangrove flooded the shack. At night, tick bites brought out lumps all over the boys' bodies. There were times when the mangrove stank, and the vultures swooped in to pick up tidbits. By the main road, they washed leather and goatskins for a Spaniard's tannery. Poisoned fish washed up dead and, at low tide, the vultures feasted on them, pecking at the mud, causing fetid ripples to flow through the *mocambo*... Florêncio's children spent the day picking through the trash dumped by carts on a patch of mudflat that was being landfilled. They arrived home, sometimes, with rich pickings: old boots, torn clothes, rags to tamp up the floor and fill the holes the crabs burrowed in the walls of their meager dwelling. The crustaceans made good companions. They lived off them: gnawed at

[15] Os dados habitacionais de 1920 e 1940 constam no Anuário Estatístico do Brasil (IBGE, 1974).

residencial[16]. No começo dos anos 1930, Santo Antônio ainda possuía uma boa rede de cafés e restaurantes e os principais hotéis. Deve-se ressaltar que o Grande Hotel, às margens do Rio Capibaribe, encontrava-se em construção em 1930 e já tinha sido inaugurado o Hotel Central na Boa Vista, ambos projetos do nosso já conhecido Palumbo.

O bairro da Boa Vista aumentou sensivelmente nesse período, estendendo sua mancha urbana em direção a Santo Amaro, entre a Rua do Príncipe e o cemitério desse bairro, por meio de aterros e loteamentos, assim como outro adensamento em direção às localidades de Caminho Novo (atual Dom Bosco), Chora Menino e José de Alencar. Os tentáculos que partem para os subúrbios agora estão mais largos e menos definidos, perdendo aos poucos, inclusive, o traço linear tão peculiar. Os antigos núcleos suburbanos se ampliam, iniciando, ainda que lentamente, um processo de interligação, além de obter uma ligação maior com os bairros centrais. As obras empreendidas nos anos 1920, incluindo a modernização, pavimentação e retificação dessas vias suburbanas, provocaram a gradual ligação dos vários antigos núcleos suburbanos. Os espaços vazios entre eles passaram a ser ocupados e adensados, dando origem a novos bairros para as elites: Espinheiro, Aflitos, Casa Forte, Madalena.

Alguns engenheiros de meados da década se mostravam preocupados com esse crescimento, advertindo a municipalidade sobre essa "[...] curiosa anomalia de se localizarem em zonas diferentes da central, importantes grupos de valiosas edificações" (PADRÃO, 1925; ALBUQUERQUE, 1925). Já Polycarpo Feitosa, aquele senhor revendo o Recife depois de 60 anos, condena veementemente essa nova paisagem urbana:

> Hoje, a maior parte daquelas ricas chácaras desapareceram, umas divididas por herdeiros, outras loteadas para venda aos pedaços. E, em vez das amplas casas antigas, de linhas sisudas e necessárias, o que as substituiu, três vezes em cada quatro, foram edifícios complicados de linhas mistas e inúteis, cheios de requifes e requififes...
>
> *(FEITOSA, 1945, p. 85).*

É nesse momento também que se inicia, ainda que timidamente, a ocupação dos espaços vazios compreendidos entre as vias de estruturação, tendência que caracterizaria o crescimento do Recife nos anos 1940 e 1950. Pode-se, assim, perceber a interligação de alguns bairros formando aglomerados de ocupação mais densa: em primeiro lugar, constata-se uma articulação entre Capunga, Graças, Aflitos, Espinheiro e Encruzilhada, por meio de complexo

[16] Enquanto o bairro da Boa Vista e o de Santo Antônio possuem 834 e 596, respectivamente, das 1822 lojas comerciais existentes no Recife, o bairro de São José detém apenas 60 (FREYRE, 1978, p.99)

> their claws, guzzled on their bitter-tasting innards. They cooked them in clay pots, and even the skinny blue-eyed crabs that were nothing but shell were at least substantial enough to fill their bellies. The only good thing that could be said about living in the mangrove was the crabs.
>
> *(REGO, [1935] 1956, p. 44–45).*

Although taken from a work of fiction, this passage shows how the poorest members of the population lived and how they still do today in some parts of Recife. Zélia Gominho has rediscovered another novel written during this period: Carlos Chagas Ribeiro's *Mocambos*, published in 1935, but written ten years earlier, which describes how the land on which these slums were built was created.

> Those who arrived first chose the driest plots. Those who came last, however, built their homes on the wettest, most badly flooded parts. Anyone who came after this engaged in what I like to call an act of anonymous patriotism. They would go to a distant part of the mangrove and dig up mud, lay it out to dry, and use it to fill a waterlogged patch of land. Land would thus emerge, as if by magic, for them to build a stilt-house on.
>
> *(GOMINHO, 1998, p. 32).*

CONCLUDING REMARKS

The city of Recife grew considerably in the 1920s. In 1920, the population numbered 238,800 individuals. There was no census in 1930, but, by 1940, the number of inhabitants had swollen to 348,400[15]. That there were also significant changes to its urban structure can be seen from a brief look at the map titled *The City of Recife and Environs*, produced by the engineer, Domingos Ferreira, in 1932, on the basis of a survey conducted in 1926.

The central nucleus occupied by the four main neighborhoods (Santo Antônio, São José, Boa Vista and Old Recife) became even more densely populated and grew outwards in the direction of the city limits. Santo Antônio and Boa Vista were mostly commercial, while São José retained a strongly residential character[16]. In the early 1930s, Santo Antônio already had a substantial network of cafés and restaurants and the city's main hotels. The Grand Hotel, on the banks of the river Capibaribe, was still under construction in 1930 but the Hotel Central had already opened its doors in Boa Vista, both buildings designed by the aforementioned Palumbo.

[15] Household data for 1920 and 1940 can be found in the Brazilian Statistical Yearbook (IBGE, 1974).

[16] While the neighborhoods of Boa Vista and Santo Antônio were home to 834 and 596, respectively, of the 1,822 commercial establishments in Recife, São José had only 60 (FREYRE, 1978, p.99)

entrelaçamento de vias. Um outro eixo entre Derby, Madalena e Torre parece igualmente se consolidar.

Essa ocupação da planície com residências e locais de trabalho nas freguesias suburbanas[17] coloca nas ruas um número expressivo de trabalhadores com horários fixos de trabalho e com necessidade de serem transportados entre os vários pontos da cidade, criando novas e crescentes demandas para o sistema de transporte. Há registros de reclamações e críticas da população e de meios profissionais em relação aos trajetos, ao diminuto número de bondes, à superlotação, à morosidade e à concentração excessiva da partida de linhas nas áreas centrais (MOREIRA REIS, 1925, p. 26). O começo dos anos 1930 parece sinalizar o início do processo de decadência da Pernambuco Tramways, que duraria ainda vários anos e que levaria à substituição desse tipo de transporte pelos ônibus (MOTA, 1985)[18].

A década de 1920 se revelou auspiciosa para o Recife. Observa-se que, após a inauguração dos trabalhos de esgotamento sanitário efetuados por Saturnino de Brito, cessaram, paulatinamente, as reclamações da população e dos meios profissionais quanto à qualidade desse serviço[19]. Loreto e Góis dotaram a cidade de um moderno sistema de construção de pontes em cimento armado e aumentaram a rede de iluminação elétrica na cidade. A cidade teve vultosos investimentos em serviços públicos, como o abastecimento de água (ABASTECIMENTO..., 1926, p. 27), iluminação pública (A ILUMINAÇÃO..., 1924, p. 25–37), pavimentação das principais vias, praças e parques públicos e arborização urbana, que também avançavam para a zona sul da cidade.

Esse conjunto de obras foi do interesse de uma parcela das elites e da burguesia local, que, aos poucos, deslocavam-se para os subúrbios, ávidas pelo novo estilo de vida desses aprazíveis locais, particularmente depois que algumas condições de circulação, conforto e higiene foram alcançadas, por intermédio da ação do Estado no espaço urbano. O território se encontrava estruturado e fluidificado por um moderno sistema de transporte urbano, o que contribuiu decisivamente para o desenvolvimento dos subúrbios.

[17] Apesar de o parque industrial ainda estar atrelado às necessidades da atividade açucareira, já existia um número considerável de fábricas, particularmente de setores alimentícios, mobiliário e vestiário que se espalhavam por toda a cidade, particularmente em Santo Amaro e Afogados, etc. (FREYRE, 1978, p. 99).

[18] Ocorreram tentativas de implantação experimental desse tipo de transporte, como a que a Auto Viação Recife fez em 1927 ao colocar ônibus para Boa Viagem, Paissandu e Casa Amarela, mas que fracassam após alguns meses (LEMOS FILHO, 1960, p. 206, 208).

[19] Entretanto, existem críticas na imprensa local em relação ao abastecimento de água, que levou até a um racionamento em 1927. Quando questionado sobre o assunto, Brito ressaltou que, além dos serviços ficarem incompletos com a falta de vários equipamentos nas estações e nas derivações domiciliares, o Governo não tomou as devidas providências para garantir a abundância e a pureza dos mananciais que ele recomendara, como a proteção das matas, a progressiva desapropriação na bacia e o replantio de florestas (BRITO, 1927).

The Boa Vista neighborhood grew considerably in this period, its urban fabric expanding in the direction of Santo Amaro, between Rua do Príncipe and the cemetery in the same neighborhood by way of landfilling and the parceling out of lots. It also grew outwards towards Caminho Novo (now Dom Bosco), Chora Menino and José de Alencar. The tentacles extending out into the suburbs now become broader and more clearly defined, gradually losing their peculiar linear character. The old suburban centers expanded, beginning, albeit slowly, to become intertwined, and also better connected to central neighborhoods. The public works undertaken in the 1920s, including the modernization, paving and straightening of these suburban roads, gradually came to form connections between old suburban centers. The empty spaces between them were occupied with buildings, giving rise to new neighborhoods for the wealthier social classes in Espinheiro, Aflitos, Casa Forte, and Madalena.

Some engineers in the mid-1930s expressed some concerns regarding this growth, warning the municipality of the "...curious anomaly of important groups of prestigious buildings being located in zones outside the city center" (PADRÃO, 1925; ALBUQUERQUE, 1925). Polycarpo Feitosa, meanwhile, returning to Recife as an old man after 60 years, had nothing but scorn for this new urban landscape:

> Nowadays, most of the rich plantations have disappeared, some divided up among heirs, others parceled up into lots for sale. Nine times out of ten, spacious old sober functional houses have been replaced by overelaborate buildings, decked out with a jumble of useless architectural ribbons and bows..."
>
> *(FEITOSA, 1945, p. 85).*

This period also saw the humble beginnings of the occupation of the empty spaces between structural roads, a tendency that would come to characterize growth of the city in the 1940s and 1950s. Some neighborhoods thus merged together to form denser units, starting with Capunga, Graças, Aflitos, Espinheiro and Encruzilhada, meshed together by the complex interweaving of roadways. The axis linking Derby, Madalena and Torre would seem also to have taken shape in similar fashion.

This occupation of the floodplain with residences and workplaces in outlying parishes[17] meant that the streets were now filled with a significant number of workers who had fixed working hours and a need for transport to and from various points in the city. This created a

[17] Although industry in the region was still tied to the needs of sugar production, there were already a considerable number of factories scattered across the city, especially in Santo Amaro, Afogados and the like. These mostly manufactured food products, furniture and clothing (FREYRE, 1978, p. 99).

new growing demand for an improved transport system. Experts and the general public alike provided a chorus of complaints regarding the small number of trams, overcrowding, delays, and the excessive concentration of lines in central areas (MOREIRA REIS, 1925, p. 26). The early 1930s seem to have marked the beginning of the decline of Pernambuco Tramways. This process would take several years and lead eventually to this type of transport being replaced by omnibuses (MOTA, 1985)[18].

The 1920s were an auspicious decade for Recife. When Saturnino de Brito's sanitary sewerage works had been installed, the number of complaints about the quality of this service from professionals in the field and members of the general public gradually diminished[19]. Loreto and Góis had given the city a modern system of reinforced concrete bridges and provided more extensive street lighting. There was large-scale investment in public services, such as water (ABASTECIMENTO..., 1926, p. 27), street lighting (A ILUMINAÇÃO..., 1924, p. 25–37), road surfacing, parks and public squares and tree planting. These improvements were also extended out into the southern zone of the city.

These public works served the interests of the local elites and bourgeoisie, who gradually started to move out to the suburbs, eager for a new style of life in these pleasant surroundings, especially now that the government had resolved issues related to transport, comfort and hygiene. The city was now better organized and made more dynamic by a modern system of urban transport that had a decisive impact on the development of its suburban areas.

[18] There had been various experiments with the introduction of this type of transport, such as the attempt by Auto Viação Recife in 1927 to introduce a bus to Boa Viagem, Paissandu and Casa Amarela, which failed after only a few months (LEMOS FILHO, 1960, p. 206, 208).

[19] The local press, however, still criticized the supply of water, which was rationed in 1927. When asked about the subject, Brito responded that, apart from the service being incomplete owing to a shortage of various items of equipment for stations and for connections to homes, the government had also failed to take the requisite measures to ensure the abundance and purity of water sources that Brito himself had recommended, such as the preservation of vegetation, gradual expropriation of land lying in the river basin, and the replanting of forests (BRITO, 1927).

FIGURA N
Recife, vista aérea (início da década de 1950).
FONTE: Fundaj.

FIGURE N
Recife, aerial view (early 1950s).
SOURCE: Fundaj.

7

AVENIDAS, ARRANHA-CÉUS E MOCAMBOS: O RECIFE NAS DÉCADAS DE 1930 E 1940

AVENUES, SKY-SCRAPERS AND MOCAMBOS:
RECIFE IN THE 1930s AND 1940s

FERNANDO DINIZ MOREIRA

Nas décadas de 1930 e 1940, o Recife tornou-se um campo privilegiado de experimentação para as novas ideias modernas em arquitetura, paisagismo e urbanismo, atraindo o interesse dos mais importantes profissionais do País. Em termos urbanísticos, a cidade passou a ser vista como um sistema no qual suas partes dependiam umas das outras e a ser investigada por meio de novos instrumentos. Ela foi objeto de uma série de propostas, estudos e sugestões que vinham tomando corpo desde meados dos anos 1920 e que iriam subsidiar a remodelação do bairro de Santo Antônio, que foi transformado num centro moderno com edifícios verticais. Em termos arquitetônicos, ocorre a gradual afirmação da arquitetura moderna, cujos edifícios mais marcantes foram feitos pela Diretoria de Arquitetura e Construção (DAC), depois renomeada de *Diretoria de Arquitetura e Urbanismo* (DAU), chefiada por Luiz Nunes entre 1934 e 1937. Em termos paisagísticos, destacam-se as praças e os espaços públicos propostos no mesmo período por Burle Marx no setor de Parques e Jardins daquela diretoria, além da provisão de habitação popular para substituir os mocambos das áreas alagadas.

Este capítulo oferece um panorama das transformações ocorridas nessas duas décadas. A primeira seção traça um panorama das manifestações ligadas ao modernismo na cidade, particularmente na arquitetura e no paisagismo. A segunda aborda o crescimento do Recife, os planos e o teor dos debates urbanísticos anteriores à construção da Avenida Guararapes até 1937. A terceira apresenta a construção da avenida possibilitada pelos rearranjos políticos promovidos pelo Estado Novo, quando o prefeito Novais Filho redirecionou os trabalhos das reformas. A quarta traça um panorama sobre as ações propiciadas pelo Estado Novo em toda a cidade do Recife durante a gestão de Antônio de Novais Filho. Por fim, a última seção se detém nas habitações dos setores mais pobres, os mocambos, e nas políticas colocadas em prática para solucionar essas formas de habitar, buscando entender o impacto dessas transformações na cidade na virada da década de 1940 para 1950.

In the 1930s and 1940s, Recife played a prominent role in experimentation with modern new ideas in architecture, landscaping and urban planning, attracting the interest of some of the most important experts in the country in these fields. The urban planning of the city came to be seen as a system of interconnected parts to be investigated using a new array of instruments. Recife in the mid-1920s consequently became the object of a series of proposals, studies and suggestions that would be used to redesign the Santo Antônio neighborhood, transforming it into a modern center with high-rise buildings. A modern style of architecture gradually gained wide acceptance, the most striking examples being created by the Directorate of Architecture and Construction (DAC), later renamed the Directorate of Architecture and Urban Planning (DAU), headed by Luiz Nunes between 1934 and 1937. The main achievements of the time in the field of landscape architecture were the squares and public spaces proposed by Burle Marx in the Parks and Gardens sector of the same organization. Another significant development was the provision of affordable housing to replace the informal settlements known as *mocambos* situated in areas prone to flooding.

This chapter provides an overview of the transformations that occurred in these two decades. The first section outlines examples of modernism in the city, in particular in the fields of architecture and landscape design. The second addresses the issue of the growth of the city, the plans and debates about urban planning leading up to the construction of Guararapes Avenue after 1938. The third then discusses the construction of this avenue made possible by the new political climate of the *Estado Novo*, under which Mayor Novais Filho moved the process of construction and renovation work in the city in a new direction. The fourth section provides an overview of action taken by the *Estado Novo* throughout Recife during the Antônio de Novais Filho administration. Finally, the fifth section discusses the issue of housing for the poorest sectors of society, who lived in *mocambos*, and the policies introduced to provide a solution to their plight. This section also provides an assessment of the impact of these changes on the city in the late 1940s.

1. O MODERNISMO NO RECIFE: ARQUITETURA E PAISAGISMO MODERNOS

O ano de 1930 no Recife foi marcado por dois eventos que anunciavam os novos tempos: a emocionante chegada do Graf Zeppelin, em 22 de maio, e os tumultos e embates provocados pela Revolução de 1930 nos últimos dias de outubro, que trouxe a ascensão de novos agentes políticos, anunciando uma reorientação política. A Revolução de 1930 alçou ao Governo do Estado

1. MODERNISM IN RECIFE: ARCHITECTURE AND MODERN LANDSCAPE DESIGN

The year 1930 in Recife was marked by two events that heralded the advent of a new era. On the one hand there was the excitement that accompanied the arrival of the Graf Zeppelin, on 22 May of that year. On the other, there was the turmoil and confrontations sparked by the Revolution of 1930 in the final days of October, which brought to power new political agents and changed the political orientation of

FIGURA 1
Lula Cardoso Ayres, *Boi, do Bumba meu boi,* 1941. Guache.
FONTE: Enciclopédia Itaú Cultural.

FIGURE 1
Lula Cardoso Ayres, Boi, do Bumba meu boi, 1941.
SOURCE: Enciclopédia Itaú Cultural.

FIGURA 2
Cicero Dias, *Sonoridade da Gamboa do Carmo*, 1930. Óleo sobre tela.
FONTE: Enciclopédia Itaú Cultural.

FIGURE 2
Cicero Dias, The Sound of Gamboa do Carmo, 1930.
SOURCE: Enciclopédia Itaú Cultural.

o interventor Carlos de Lima Cavalcanti[1] que, ao contrário do que ocorreu em outros estados que viram jovens oficiais ligados ao tenentismo ascenderem ao poder, era originário de uma tradicional família da oligarquia açucareira e buscou, então, governar se equilibrando entre as forças modernizantes e as mais conservadoras.

Se o ambiente cultural e intelectual da década de 1920 já tinha sido promissor para o modernismo, a década de 1930 seria ainda mais receptiva, pelo menos até o Estado Novo. Como visto no capítulo anterior, uma inédita exposição de arte moderna ocorreu no Teatro de Santa Isabel em 1930, promovida por Vicente do Rego Monteiro, com obras de Picasso, Braque e Léger, entre outros. Nos primeiros anos da década, estavam estabelecidos na cidade Cicero Dias, Vicente do Rego Monteiro, o jovem Lula Cardoso Ayres e exímios desenhistas, como Luís Jardim e Manoel Bandeira. Eles passaram a representar a cidade e sua paisagem; a arquitetura, tanto os sobrados como os monumentos; os rios e mangues; tipos populares; as frutas; e a vegetação. A cidade era vista por meio dessa multiplicidade de ângulos, composições dinâmicas, com deformações e superposição de realidades e tempos distintos na mesma composição.

Algumas pinturas de Cicero Dias, como *Gamboa do Carmo*, mostram interiores de sobrados; parece que o tema principal é a cidade e seus sobrados antigos que, em breve, iriam desaparecer da paisagem urbana, no entanto as paisagens naturais ainda contidas no espaço da cidade, como as praias

[1] Oriundo de uma família de usineiros da Zona da Mata Sul, Carlos de Lima Cavalcanti (1892–1967) formou-se em Direito em São Paulo em 1914, elegeu-se deputado estadual em 1922 e, em 1927, fundou o jornal *Diario da Manhã* e posteriormente o *Jornal da Tarde*, que defendiam o ideário tenentista e faziam oposição ao governo de Estácio Coimbra. Teve lugar de destaque na articulação do movimento da Revolução de 1930, tendo sido nomeado por Vargas interventor federal no Estado entre 1930 e 1937, quando foi deposto pelas articulações do Estado Novo e exilou-se no exterior. Em 1945, foi eleito deputado constituinte, permanecendo na Câmara até 1959. https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/biografias/carlos_de_lima_cavalcanti

the nation. The Revolution of 1930 installed the interim State Governor Carlos de Lima Cavalcanti[1], who, in contrast to the situation in other States, where young military officers associated with the Tenente Revolts took power, hailed from a traditional family of sugar plantation owners and sought to govern in such a way as to maintain a careful balance between conservatives and modernizers.

If the cultural and intellectual milieu of the 1920s had provided fertile ground for modernism, the 1930s would be even more receptive, at least up until the creation of the *Estado Novo*. As seen in the previous chapter, a unique art exhibition was staged in the Santa Isabel Theater in 1930. The show was organized by Vicente do Rego Monteiro and included works by Picasso, Braque, Léger, and other illustrious international figures. The early years of the decade saw artists such as Cicero Dias, Vicente do Rego Monteiro, the young Lula Cardoso Ayres, and outstanding writers, such as Luís Jardim and Manoel Bandeira, set up residence in the city. These writers and artists set about producing a vivid portrait of Recife, with its architecture of townhouses and monuments; its rivers and mangroves; local characters; and fruit and plants typical of the region. These artists presented a view of the city

[1] Born into a family of sugar plantation owners in the Southern Forest Zone, Carlos de Lima Cavalcanti (1892–1967) had graduated in Law in São Paulo in 1914. He was elected State deputy in 1922 and founded the *Diario da Manhã* newspaper in 1927 and later the *Jornal da Tarde*, both of which defended the ideology underlying the Tenente revolts and opposed the government of Estácio Coimbra. Cavalcanti played a key role in the Revolution of 1930 and was nominated interim governor by Vargas for the period between 1930 and 1937, after which he was ousted by some factions in the *Estado Novo* and forced into exile abroad. In 1945, he was elected to the constituent chamber, and remained a member of the Chamber of Deputies until 1959. https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/biografias/carlos_de_lima_cavalcanti

e o mangue, estavam muito presentes em suas telas. Estabelecendo-se no Recife em 1932, Vicente dedica-se, em suas obras, particularmente ao mundo do trabalho e da cultura dos tipos populares: os vendedores, os folguedos, as festas e o folclore da região. Fixando-se de vez no Recife nesse mesmo ano, após dois anos na Escola Nacional de Belas Artes, Lula Cardoso Ayres aproximou-se das manifestações da cultura popular, suas crenças religiosas, músicas, danças, representações plásticas e particularmente do Carnaval, participando da exposição de pinturas do Congresso Afro-Brasileiro, promovido por Gilberto Freyre em 1934.

Não sem razão, os historiadores da arquitetura geralmente atribuem à equipe liderada por Luiz Nunes o papel de pioneira da arquitetura moderna, não só no Recife, mas em todo o Brasil (episódio relatado mais à frente). Entretanto, devemos ressaltar que a cidade tinha uma ambiência propícia para o florescimento dessas experiências modernas e que já existia um esforço dos arquitetos e construtores para se apropriar dos novos conceitos da arquitetura moderna.

A partir de meados dos anos 1920, apareceram as primeiras críticas à arquitetura eclética e a preocupação com a racionalização da construção. Em entrevista à *Revista de Pernambuco*, já em 1925, Graça Aranha defendia que o concreto armado exigia uma arquitetura nova, que não mais copiasse elementos do gótico ou do colonial (MENEZES, 2006, p. 75). O engenheiro Alde Sampaio, em um artigo intitulado *A Casa Tropical*, em 1927, alertava para a necessidade de adequação da casa à nossa realidade climática. O poeta Manuel Bandeira, em 1929, em artigo publicado em *A Província*, mostrava a novidade da planta livre, sem paredes, e das janelas contínuas, como defendido por Le Corbusier poucos anos antes (NASLAVSKY, 1998, p. 77). O médico Aluízio Bezerra Coutinho, em sua tese *O problema da habitação hygiênica nos paizes quentes em face da "Arquitetura Viva"*, de 1929, propôs uma reconciliação entre a ideia de casa higiênica, a arquitetura moderna e a cultura popular de construção. Se a boa moradia deveria se adequar às condições locais, ser racional e higiênica, as cabanas dos indígenas superavam, em qualidade de vida, a casa urbana nos moldes europeus, ou seja, era mais arejada e agradável. O objetivo do autor passou a ser, então, projetar uma habitação higiênica para os países quentes, a partir da adaptação das vantagens climáticas da "cabana indígena" aos materiais e técnicas modernas, pois a estandardização e produção em série dos elementos de construção poderia viabilizar o acesso a todas as classes sociais (COUTINHO, 1930).

O ambiente receptivo à arquitetura moderna não ficava restrito às ideias, mas inovações técnicas também contribuíram para a afirmação dessa arquitetura. Em 1930, era patenteado, pelos engenheiros Coimbra, Boeckmann e Gois, o *cobogó*, um material novo, pré-fabricado de cimento e areia, produzido para substituir paredes pesadas, tornando a construção mais leve e rápida (SILVA, 2006).

seen from multiple perspectives, in dynamic compositions, involving distorted images and superimposition of different eras and different realities in the same composition.

Some of the paintings of Cicero Dias, such as *Gamboa do Carmo*, show the interiors of townhouses. The main theme would appear to be the city and its old houses, which would soon disappear from the urban landscape, while the natural landscapes that still formed part of the structure of the city, such as the beaches and mangroves, also loom large in his canvasses of the time. Having moved to Recife in 1932, Vicente was especially interested in the working life and culture of the common people: the street vendors, the revelers, the festivals and the local folklore. Setting up residence in Recife in the same year as Vicente, after two years at the National School of Fine Arts, Lula Cardoso Ayres was also interested in popular culture, religion, music, dance, and artwork, in particular in so far as this was related to the local carnival, and his work subsequently featured in an exhibition of paintings at the Afro-Brazilian Congress, organized by Gilberto Freyre in 1934.

Architectural historians rightly tend to regard the group led by Luiz Nunes as being some of the earliest proponents of modern architecture, not only in Recife, but in the whole of Brazil. It should also be acknowledged, however, that the city must itself have been conducive to this flourishing of modernist experiments and that the city's architects and builders were already making an effort of their own accord to adopt the new modernist concepts in their work.

The first critiques of eclectic architecture and an interest in more rational construction began to emerge in the mid-1920s. In an interview with *Revista de Pernambuco*, in 1925, Graça Aranha argued that reinforced concrete required a new kind of architecture, which no longer simply copied elements of the gothic or colonial style (MENEZES, 2006, p. 75). The engineer Alde Sampaio, in an article entitled *A Casa Tropical* [The Tropical Home], in 1927, drew attention to the need to adapt homes to the new climate. The poet Manuel Bandeira, in 1929, in an article published in *A Província*, demonstrated the novelty of the open plan, with no interior walls, and continuous windows, as espoused by Le Corbusier a few years earlier (NASLAVSKY, 1998, p. 77). Aluízio Bezerra Coutinho, a physician, in his 1929 thesis on *'The problem of hygienic housing in hot countries in the context of "Living Architecture"'*, proposed reconciling the idea of the hygienic home, modern architecture and the building culture of the people. If good housing is that which is best adapted to local conditions and also rational and hygienic, indigenous huts should therefore be seen as being superior, in terms of quality of life, to European-style urban dwellings, better ventilated and more pleasant. The aim of the architect, therefore, should henceforth be that of designing a hygienic dwelling for hot

FIGURA 3
Giacomo Palumbo, Cine Teatro Moderno (1932).
FONTE: *Diario da Manhã*, junho de 1932.

FIGURE 3
Giacomo Palumbo, Cine Teatro Moderno (1932).
SOURCE: Diario da Manhã, June 1932.

FIGURA 4
Rino Levi, Art Palácio (1940).
FONTE: *Revista Acrópole,* n.25, maio de 1940, p. 41.

FIGURE 4
Rino Levi, Art Palace (1940).
SOURCE: Revista Acrópole, May 1940, p. 41.

O material que iria representar a modernidade na arquitetura era o concreto, que já vinha sendo difundido nos meios técnicos e profissionais locais. Na década de 1910, o concreto armado já vinha sendo utilizado para pontes e pontilhões em várias cidades de Pernambuco por possibilitarem grandes vãos e maior durabilidade em relação às pontes de ferro, a exemplo das novas pontes efetuadas após a reforma do Bairro do Recife, como a Sete de Setembro (hoje Maurício de Nassau), em 1918. Embora seu uso na construção civil fosse raro, ele vai se popularizando no segunda metade da década de 1920:

> O concreto armado populariza-se nos meios técnicos e profissionais. A construção ao poucos introduz elementos construtivos em concreto, tais como vigas, marquises, balcões, lajes e pequenos elementos para modernização das fachadas. Inúmeras petições são aprovadas na Prefeitura [...] visando o alargamento de vãos das casas comerciais, colocação de marquises e emprego de ornamentos escalonados e geométricos, contribuindo para mudar o perfil da cidade.
>
> *(NASLAVSKY, 1997, p. 284–285).*

Na década de 1930, vigas, pilares e lajes em concreto armado são mais comuns, facilitando a disposição de sanitários nos pisos elevados. Muitas edificações antigas recebem agora reformas de fachada adotando linhas retas e ornamentos com caráter geometrizante, mostrando uma aceitação da arquitetura moderna (NASLAVSKY, 1997, p. 287).

Como aponta Naslavsky, as bibliotecas da Escola de Engenharia e do Clube de Engenharia continham diversos títulos de livros e revistas europeus e norte-americanos sobre o concreto, mostrando que os meios técnicos locais estavam bem informados sobre esse novo material. De fato, anúncios nas revistas locais mostravam que já existiam firmas nos quais se divulgavam os recentes usos do concreto (NASLAVSKY, 1997, p. 285–286).

countries, based on adaptation of the climatic advantages of the "indigenous people's hut" to modern techniques and materials, with the standardization and mass-production of elements making this accessible to all social classes (COUTINHO, 1930).

The positive reception of modern architecture was not restricted to ideas. Technical innovations also boosted the appeal of this new kind of architecture. In 1930, the engineers Coimbra, Boeckmann, and Gois took out a patent for cobogó, a new material made of cement and sand, intended to replace heavy walls and make construction lighter and quicker (SILVA, 2006).

The material that best represented modernity in architecture was concrete, which was already being widely used by local architects and engineers. By the 1910s, reinforced concrete was already being used for road bridges and footbridges in various cities in Pernambuco. This made it possible to leave large empty spaces and achieve greater durability than that of iron bridges, as was the case with those constructed in the wake of the reform of Old Recife, including Sete de Setembro Bridge (now Maurício de Nassau), in 1918. Although its use in civil engineering was still rare, concrete was becoming increasingly popular in the second half of the 1920s:

> Reinforced concrete has become popular among architects and engineers. The construction industry is gradually introducing concrete elements, such as beams, canopies, balconies, floor slabs and small elements intended to modernize façades. Numerous applications have been approved by City Hall... the aim being to increase the size of empty spaces in commercial homes, installing canopies and the use of tiered geometric ornamentation, helping to change the character of the city.
>
> *(NASLAVSKY, 1997, p. 284–285).*

In the 1930s, reinforced concrete beams, pillars and floor slabs became more common,

A arquitetura dos anos 1930 vai lentamente superando as feições do ecletismo e do neocolonial, por meio de simplificação das linhas e dos volumes, com o abandono dos ornamentos mais elaborados, mas mantendo a composição clássica das fachadas. Começa a surgir um estilo que é por vezes chamado de *art decó, protomodernismo* ou *protoracionalista*, baseado na geometrização dos elementos decorativos e construtivos, possibilitando que fossem mantidos os padrões clássicos e as plantas com arranjo mais tradicional nas residências.

Os nomes que mais se destacavam nessa época eram o do italiano Giacomo Palumbo; o do francês Georges Munier; e os dos brasileiros Heitor Maia Filho e Abelardo Gama, que projetavam muitas residências na Boa Vista e nos subúrbios de forma mais tradicional, com permanências clássicas e, sobretudo, com elementos do estilo neocolonial (NASLAVSKY, 1998, p. 54–55). De Georges Munier, destacam-se os projetos das chamadas casas *futuristas* na esquina da Avenida Visconde de Suassuna com a Rua Bispo Cardoso Ayres e do Santuário N. Sa. de Fátima (também chamada de *Capela do Colégio Nóbrega*) na Rua Oliveira Lima. Giacomo Palumbo, o arquiteto italiano formado na França que projetou os edifícios ecléticos e neoclássicos mais importantes da década anterior, passou a adotar linhas mais simplificadas e superfícies mais puras, como na modernização que efetuou no Cine Teatro Moderno, em 1932. Pouco depois, a três quadras dali, foi inaugurado, em 1940, o Art Palácio, projeto do arquiteto paulista Rino Levi. Os dois cinemas foram os mais modernos da cidade naquele período e funcionaram até o início da década de 1990.

Muitos desses arquitetos foram esquecidos pela historiografia da arquitetura moderna, que privilegiou aqueles que tinham uma relação maior com as linhas de arquitetura filiadas à Le Corbusier ou à Bauhaus, como Luiz Nunes e os arquitetos cariocas, mas eles tiveram um papel importante na introdução da arquitetura moderna na cidade.

Por sinal, Heitor Maia Filho, Giacomo Palumbo e Georges Munier foram professores de arquitetura da Escola de Belas Artes de Pernambuco (Ebap), fundada em 1932 por artistas plásticos, com a missão de oferecer os meios de formação para novos artistas e técnicos. Apesar dos esforços desses professores que, nos primeiros anos, trabalhavam de forma voluntária, pouquíssimos arquitetos foram formados na escola ao longo dos anos 1930 e 1940, mas esse número aumentaria muito a partir de 1950, levando à separação do curso de Arquitetura da escola em 1958.

Esses esforços modernizantes iriam ganhar grande impulso em 1934, com a instalação da Diretoria de Arquitetura e Construção (DAC), do interventor Carlos de Lima Cavalcanti, com a missão de projetar, detalhar, orçar, construir, reformar e conservar os edifícios estaduais. Para chefiá-la, convidou um jovem arquiteto mineiro formado na Escola Nacional de Belas Artes, Luiz Nunes. Consciente dos novos tempos políticos, Lima Cavalcanti

making it easier to locate bathroom facilities on upper floors. The façades of many older buildings were now redesigned to include straight lines and geometrical ornamentation, demonstrating the extent to which modern architecture had become acceptable to the population (NASLAVSKY, 1997, p. 287).

As Naslavsky notes, the libraries of the School of Engineering and the Engineering Club contained various European and North American books and articles on concrete, showing that local technicians were well-informed regarding this new material. In fact, advertisements in local magazines indicate that some companies were already publicizing their use of concrete in this way (NASLAVSKY, 1997, p. 285–286).

The architecture of the 1930s gradually came to supersede eclecticism and neocolonialism with its simple lines and volumes, rejection of more elaborate ornamentation, and retention of classical-looking façades. A style began to emerge that is sometimes called art deco, proto-modernism or proto-rationalism, based on the use of geometrical elements for construction and decoration, making it possible to maintain classical formats and more traditional plans for residential buildings.

The most prominent figures of the time were the Italian Giacomo Palumbo, the Frenchman Georges Munier, and the Brazilians Heitor Maia Filho and Abelardo Gama, who designed many more traditional residences with residual classical and, above all, neocolonial elements, in Boa Vista and the suburbs (NASLAVSKY, 1998, p. 54–55). Georges Munier's most well-known projects were the so-called *futurist houses* on the corner of Avenida Visconde de Suassuna and Rua Bispo Cardoso Ayres and the Our Lady of Fatima Sanctuary (also called Nóbrega College Chapel) on Rua Oliveira Lima. Giacomo Palumbo, an Italian architect trained in France had been responsible for the most important eclectic and neoclassical buildings of the previous decade, but now adopted simpler lines and purer surfaces, as in the modernization of Cine Teatro Moderno, in 1932. Somewhat later, three blocks down from this building, the Art Palace designed by the São Paulo architect Rino Levi was inaugurated in 1940. These two movie theaters were the most modern in the city at the time and survived into the early 1990s.

Many of these architects have tended to be overlooked by historians of modern architecture, who have given pride of place to figures more closely related to the styles associated with Le Corbusier or the Bauhaus, such as Luiz Nunes and the Rio school. Less well-known figures, however, also played a major role in the introduction of modern architecture in Recife.

Heitor Maia Filho, Giacomo Palumbo and Georges Munier, for instance, were professors of architecture at the Pernambuco School of Fine Arts (EBAP), founded in 1932 by visual artists with the mission of providing training for new

FIGURA 5
Luiz Nunes, Hospital da Força Pública (Brigada Militar) (Atualmente Hospital da Polícia Militar, Derby).
FONTE: Arquivo Público do Estado de Pernambuco.

FIGURE 5
Hospital da Força Pública (Military Brigade) (Currently Military Police Hospital, Derby).
SOURCE: Pernambuco State Archive.

FIGURA 6
Luiz Nunes. Escola Alberto Torres, 1935–1936.
FONTE: Lucas Jordano.

FIGURE 6
Luiz Nunes. Alberto Torres School, 1935–1936.
FONTE: Lucas Jordano.

buscava realizar ações e obras de impacto, demandas dos setores populares mais carentes, em um prenúncio de ações de bem-estar social. Assim, a DAC concebeu edifícios modernos para as áreas de saúde, educação e abastecimento alimentar.

Esse conjunto de edifícios constituiu um episódio pioneiro da arquitetura moderna brasileira. Nunes e sua equipe projetaram e construíram sob critérios de composição racionais, buscaram desenvolver estratégias de barateamento da construção civil, utilizar novos materiais e técnicas construtivas e primaram pela qualidade na execução dos projetos. Tudo era pensado para otimizar recursos. Joaquim Cardozo, por exemplo, desenvolveu cálculos arrojados para explorar a potencialidade do concreto e reduzir custos. Houve também uma maior atenção ao clima, com o uso constante do cobogó para dar maior permeabilidade às fachadas em termos de ventilação e iluminação.

Entre os edifícios do Recife, quatro se destacam como representantes desse movimento de renovação arquitetônica na cidade. O Hospital da Força Pública, no Derby, é composto por dois blocos não paralelos unidos por um terceiro volume sobre *pilotis*, que lembra a composição do edifício da Bauhaus em Dessau, Alemanha. A Escola de Referência em Ensino Médio Alberto Torres, em Tejipió, uma escola simples, com quatro salas no térreo e mais quatro no 1º andar, destaca-se pela rampa na fachada frontal, uma clara referência ao projeto do Palácio dos Soviets, de Le Corbusier, de 1930. Fruto de uma política agrícola e de abastecimento, a Usina Higienizadora do Leite no Cais José Mariano, hoje totalmente descaracterizada, apresenta um arrojado jogo de volumes e uma fachada de vidro, de onde era possível ver o leite sendo engarrafado. Por fim, o Pavilhão de Verificação de Óbitos da Faculdade de Medicina, no Derby, apresenta mais claramente a influência de Le Corbusier, com estrutura independente, planta livre, teto-jardim e *pilotis*, fazendo com que seja considerado um dos edifícios mais marcantes de toda a arquitetura moderna brasileira (MARQUES; NASLAVSKY, 2007).

Seus outros projetos incluíram o Reformatório de Menores, hoje Universidade Federal Rural de Pernambuco, postos policiais, uma escola para crianças

artists and technical staff. Despite the best efforts of these professors, who, in the first few years, worked voluntarily, very few architects were trained at the school in the 1930s or 1940s, although the numbers would increase greatly in the 1950s, leading to the Architecture course being moved to another school in 1958.

These modernizing forces would gain impetus in 1934, with the installation, by interim governor Carlos de Lima Cavalcanti, of the Directorate of Architecture and Construction (DAC), for the purpose of designing, planning, budgeting for, building, reforming and preserving State buildings. The individual invited to head up the department was a young architect from Minas Gerais trained at the National School of Fine Arts, Luiz Nunes. Sensitive to the change in political climate, Lima Cavalcanti sought to undertake public works that had greater impact and that met the needs of the least advantaged members of society and, in doing this, foreshadowed the social welfare programs that would emerge in subsequent years. The DAC also designed modern buildings for the health, education and food production sectors in the city.

These buildings were produced in the context of an exciting new period in modern Brazilian architecture. Nunes and his team designed and constructed buildings using rational compositional criteria. They also endeavored to reduce costs by using new materials and building techniques and improving the quality of project execution. Every opportunity was taken to optimize the use of resources. Joaquim Cardozo, for example, produced bold calculations to exploit the full potential of concrete and bring down costs. Greater attention was also paid to climatic conditions, with frequent use of cobogó to provide greater permeability of façades to light and ventilation.

Four buildings in Recife provide especially striking examples of this movement and its mission to refresh the state of architecture in the city. The Military Police Hospital, in Derby, comprises two non-parallel blocks joined by a third volume mounted on *pilotis*, reminiscent of the composition of the Bauhaus building in Dessau, Germany. The Alberto Torres Middle

FIGURA 7
Desenho de Burle Marx do jardim da Casa Forte, 1935.
FONTE: Diario da Manhã, 02/05/1935, Recife.

FIGURE 7
Burle Marx's drawing for the Casa Forte Garden, 1935.
SOURCE: Diário da Manhã, 02/05/1935, Recife.

FIGURA 8
Desenho de Burle Marx da Praça Euclides da Cunha, 1935.
FONTE: Diario da Tarde, 14/03/1935, Recife.

FIGURE 8
Burle Marx's drawing for the Euclides da Cunha Square, 1935.
SOURCE: Diário da Tarde, 14/03/1935.

FIGURA 9
Praça de Casa Forte, Burle Marx.
FONTE: Revista Mauricéia n. 10, março, 1938.

FIGURE 9
Casa Forte Square, Burle Marx.
SOURCE: Revista Mauricéia, n.10, March, 1938.

excepcionais e um restaurante popular, já demolidos ou irremediavelmente descaracterizados. Fora do Recife destacam-se a Caixa-d'água em Olinda e o Leprosário da Mirueira, ainda preservados. A DAC teve suas atividades interrompidas em dezembro de 1935, devido às turbulências políticas provocadas pela Intentona Comunista, pois foi acusada de sediar comunistas. Ela foi retomada em agosto de 1936 e logo renomeada de *Diretoria de Arquitetura e Urbanismo* (DAU), mas terminou extinta com o advento do Estado Novo, em outubro de 1937.

Além de Luiz Nunes, compunham a equipe os engenheiros Joaquim Cardozo e Gauss Estelita; o paisagista Burle Marx; os arquitetos Fernando Saturnino de Brito e João Correa Lima; os arquitetos licenciados Hélio Feijó e José

School, in Tejipió, is a simple school building with four ground-floor classrooms and four more on the first floor. Its most striking feature is a ramp on the front façade that clearly alludes to Le Corbusier's 1930 project for the Palace of the Soviets. More progressive agriculture and food policies led to the construction of a Dairy Products Pasteurization Plant at Cais José Mariano, which has now totally lost its original character, but, at the time, involved a bold interplay of volumes and a glass façade, through which it was possible to see the milk being bottled. Finally, the Death Certification Unit of the Faculty of Medicine, in Derby was clearly influenced by Le Corbusier, with its free-standing structure, open plan, garden roof and *pilotis*, all of which have

Norberto Castro e Silva; e, como estagiários, Antônio Baltar e Ayrton Costa Carvalho. Estes dois últimos ficaram no Recife e teriam um papel importante nos campos do urbanismo e do patrimônio nas décadas seguintes. Além de ser reconhecido como um dos maiores poetas brasileiros do século XX, Cardozo se destacaria ao calcular os edifícios de Oscar Niemeyer.

Entre aqueles que deixariam o Recife, estava Burle Marx, que se tornaria o maior paisagista brasileiro. Ao dirigir o Setor de Parques e Jardins da Diretoria de Arquitetura e Urbanismo, ele elaborou projetos para diversos espaços públicos, como a Praça Dezessete e a Praça Artur Oscar, e atuou em diversos outros, como a Praça do Entroncamento, a Praça da República e a Praça do Derby, mas os grandes destaques couberam às praças de Casa Forte, no bairro de Casa Forte, e a Euclides da Cunha, na Madalena, ambas projetadas em 1935.

Em Casa Forte, Burle Marx projetou um longo jardim que se estende entre a recém-remodelada Igreja de Casa Forte e a Avenida Dezessete de Agosto. Obedecendo, ainda, ao formalismo dos jardins franceses, ele foi dividido em três partes, cada um deles com espécies vegetais de três ambientes diferentes: próximo à avenida, foram colocadas plantas de diferentes ecossistemas brasileiros; no centro, espécies da Amazônia; e próximo à Igreja, um jardim de plantas exóticas. Já na Praça Euclides da Cunha, em frente ao Clube Internacional, Burle Marx propôs um jardim de cactáceas na parte central, representando a caatinga do sertão nordestino, que era circundado por árvores de grande porte, com a função de isolar o trânsito das vias ao redor. Esta disposição foi se descaracterizando ao longo dos anos, mas o jardim foi restaurado em 2004. Para Burle Marx, além da função estética e ecológica, os jardins tinham também uma função educativa. Assim, vegetações de outros ecossistemas teriam a função de educar as novas gerações (SÁ CARNEIRO, 2014).

Apesar de curto, o período de atuação da equipe sob a coordenação de Luiz Nunes fez com que o Recife se tornasse uma referência na arquitetura e no paisagismo modernos brasileiros. O clima político gerado pelo Estado Novo não apenas causou o desbaratamento dessa equipe e o retorno de muitos como Burle Marx e Nunes para o Rio de Janeiro, mas também fez com que inúmeros personagens ligados ao modernismo deixassem a cidade, como Cicero Dias, Joaquim Cardozo e Giacomo Palumbo, nos últimos anos da década.

2. O DEBATE DO URBANISMO MODERNO

Ao mesmo tempo que essas manifestações modernas irrompiam pela cidade, uma longa discussão sobre a transformação do Recife em uma metrópole moderna foi iniciada. Nas décadas de 1930 e 1940, a cidade tornou-se um campo privilegiado de discussão e experimentação para as novas ideias do urbanismo, atraindo o interesse dos urbanistas mais importantes do País.

led to it being considered one of the most striking buildings in the whole history of modern architecture in Brazil (MARQUES; NASLAVSKY, 2007).

Other projects included the Juvenile Detention Center, now the Federal Rural University of Pernambuco, police stations, a school for children with special needs, and an affordable restaurant, all of which have since been demolished or altered beyond recognition. Buildings outside of Recife included the Olinda Water Tower and the Mirueira Leprosarium, both of which still exist today. The DAC was temporarily closed down in December 1935, as a result of the political turmoil surrounding the Communist Uprising, accused of being a hotbed of left-wing radicals. It reopened in 1936 and was shortly thereafter renamed the Directorate of Architecture and Urban Planning (DAU), but ended up being closed down permanently with the advent of the *Estado Novo*, in October 1937.

Apart from Luiz Nunes, the team included the engineers Joaquim Cardozo and Gauss Estelita, the landscape architect Burle Marx, the architects Fernando Saturnino de Brito, João Correa Lima, Hélio Feijó and José Norberto Castro e Silva, and student interns Antônio Baltar and Ayrton Costa Carvalho, who would go on to play a key role in the fields of landscape design, engineering, urban planning and heritage in the coming decades. Those who remained in Recife included Baltar and Ayrton Carvalho, who would go on to be important figures in the fields of urban planning and heritage, respectively. In addition to becoming one of the most highly acclaimed Brazilian poets of the 20th century, Cardozo would also go on to produce the structural calculations for the world-famous buildings of Oscar Niemeyer.

Those who left Recife included Burle Marx, who would go on to become the greatest landscape architect in Brazil. As director of the Department of Parks and Gardens of the Directory of Architecture and Urban Planning, Burle Marx developed projects for various public spaces, including Dezessete and Artur Oscar Squares, and played a part in the creation of numerous others, such as Entroncamento, República and Derby. His greatest achievements, however, were Casa Forte Square, in Casa Forte, and Euclides da Cunha Square, in Madalena, both designed in 1935.

In Casa Forte, Burle Marx planned a long garden extending between the recently remodeled Casa Forte Church and Dezessete de Agosto Avenue. The park still follows the formalism of French gardens and is divided into three parts, each one with species of plant from a distinct natural environment. Near the avenue, there are plants from various different Brazilian ecosystems; in the center, species from the Amazon rainforest; and, near the church, a garden containing more exotic species. In Euclides da Cunha Square, meanwhile, in front of the International Club, Burle Marx proposed a garden of

Após ser introduzido como uma nova disciplina no Brasil a partir de meados dos anos 1920, o Urbanismo passou a ser o tema dos grandes debates nas principais capitais brasileiras, particularmente entre 1930 e 1960. As cidades passaram a ser vistas como um sistema cujas partes estavam relacionadas umas com as outras, um sistema que era preciso conhecer por meio de estudos aprofundados e pesquisas. Era preciso fazer com que as cidades fossem mais eficientes, o que invariavelmente passava pela remoção de obstáculos para uma circulação eficaz e pela adoção de instrumentos como zoneamento e códigos urbanísticos (LEME, 1999).

O debate do urbanismo no Recife foi centrado em torno do bairro de Santo Antônio, o centro administrativo e comercial da cidade. Como visto nos capítulos anteriores, a partir da década de 1920, com o adensamento da cidade e falta de vias perimetrais, o bairro de ruas estreitas tornou-se passagem obrigatória para grande parte dos deslocamentos urbanos, gerando engarrafamentos, problema que foi agravado pela construção dos primeiros edifícios altos. Urbanistas locais foram especialmente ativos nesse debate, incluindo José Estelita, Domingos Ferreira e Moreira Reis, mas urbanistas brasileiros mais renomados, como Nestor de Figueiredo, Attilio Corrêa Lima, Prestes Maia, Washington de Azevedo e Ulhôa Cintra, também contribuíram por meio de planos e pareceres.

A fundação do Clube de Engenharia de Pernambuco, em 1919, marcou um importante passo para o envolvimento de engenheiros com os problemas da cidade (Acta, 1923, p. 23). O clube era um lugar de encontro não só para engenheiros, mas também para uma elite de empresários, políticos locais e servidores públicos. A partir de meados da década de 1920, começaram a aparecer, nas páginas do boletim do clube, o *Boletim de Engenharia*, artigos veiculando a necessidade de planos, pesquisas e novos códigos e instrumentos urbanísticos, além de uma campanha para remodelar o bairro de Santo Antônio.

Essa remodelação tornou-se um objeto de discussão e de intensa disputa entre os urbanistas e intelectuais, aparecendo nas páginas dos jornais e até mesmo em programas de rádio nas décadas seguintes. Questionava-se se o bairro de Santo Antônio deveria ser o principal centro cívico da cidade, se ele deveria ser preservado ou transformado em um corredor de tráfego, se avenidas deveriam convergir para o centro ou cercá-lo, sem entrar em seu núcleo. A grande questão era qual caráter ele deveria ter e qual imagem de modernidade deveria ser almejada. A visita do urbanista francês Alfred Agache, em 1927, ajudou a redefinir a discussão aproximando-a das novas ideias do urbanismo.

Quatro planos principais foram feitos durante aquele período para orientar a remodelação do bairro de Santo Antônio. Eles foram concebidos por Domingos Ferreira (1927), pela Comissão do Clube de Engenharia (1930), por Nestor de Figueiredo (1932) e por Attilio Corrêa Lima (1935) e abrangeram

cactuses in the central part, representing the caatinga of the Sertão region of the Northeast, surrounded by large trees, whose function was to shield the park from surrounding traffic. This original design has been lost over the years, but the garden was restored in 2004. Burle Marx believed that gardens could serve an educational purpose as well as an aesthetic and ecological function. Plants from other ecosystems thus helped to educate new generations (SÁ CARNEIRO, 2014).

Although short-lived, the period during which the team led by Luiz Nunes worked in Recife turned the city into a bastion of modern Brazilian architecture and landscape design. The political climate generated by the *Estado Novo* not only caused this team to break up and many of its members to return, like Burle Marx and Nunes, to Rio de Janeiro, but also forced many other figures associated with modernism, including Cicero Dias, Joaquim Cardozo and Giacomo Palumbo to flee the city in the final years of this decade.

2. THE DEBATE SURROUNDING MODERN URBAN PLANNING

As these modern buildings were bursting onto the scene, a long debate concerning the transformation of Recife into a modern metropolis got under way. In the 1930s and 1940s, the city began to play a central role in discussion and experimentation regarding new ideas about urban planning and attracted the interest of some of the most important urbanists in the country.

After being introduced as a new discipline in Brazil in the mid-1920s, Urban Planning became the subject of great debate in Brazil's main State capitals, especially between 1930 and 1960. Cities came to be seen as systems whose parts were all inter-related, systems that could thus be studied and researched. Cities needed to be made more efficient, and this would invariably involve the removal of obstacles to circulation and the adoption of instruments such as zoning and urban planning codes (LEME, 1999).

The urban planning debate in Recife centered on the neighborhood of Santo Antônio, the administrative and commercial hub of the city. As seen in earlier chapters, from the 1920s onwards, the growing population density of the city and the lack of perimeter roads obliged most routes through the city to pass through the narrow streets of this neighborhood, generating congestion, which was further exacerbated by the construction of the first high-rise buildings. Local urban planners who were especially vocal in this debate included José Estelita, Domingos Ferreira and Moreira Reis, but renowned national figures, such as Nestor de Figueiredo, Attilio Corrêa Lima, Prestes Maia, Washington de Azevedo and Ulhôa Cintra, also weighed in with plans and technical reports.

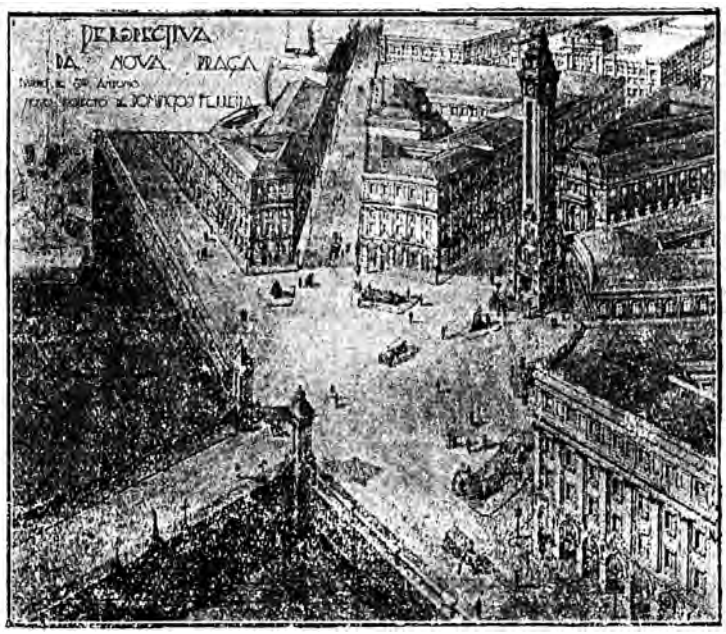


FIGURA 10
Domingos Ferreira, Plano para o bairro de Santo Antônio (1927).
FONTE: *Revista da Cidade*, Recife, nº 54, II, 09 de julho de 1927.

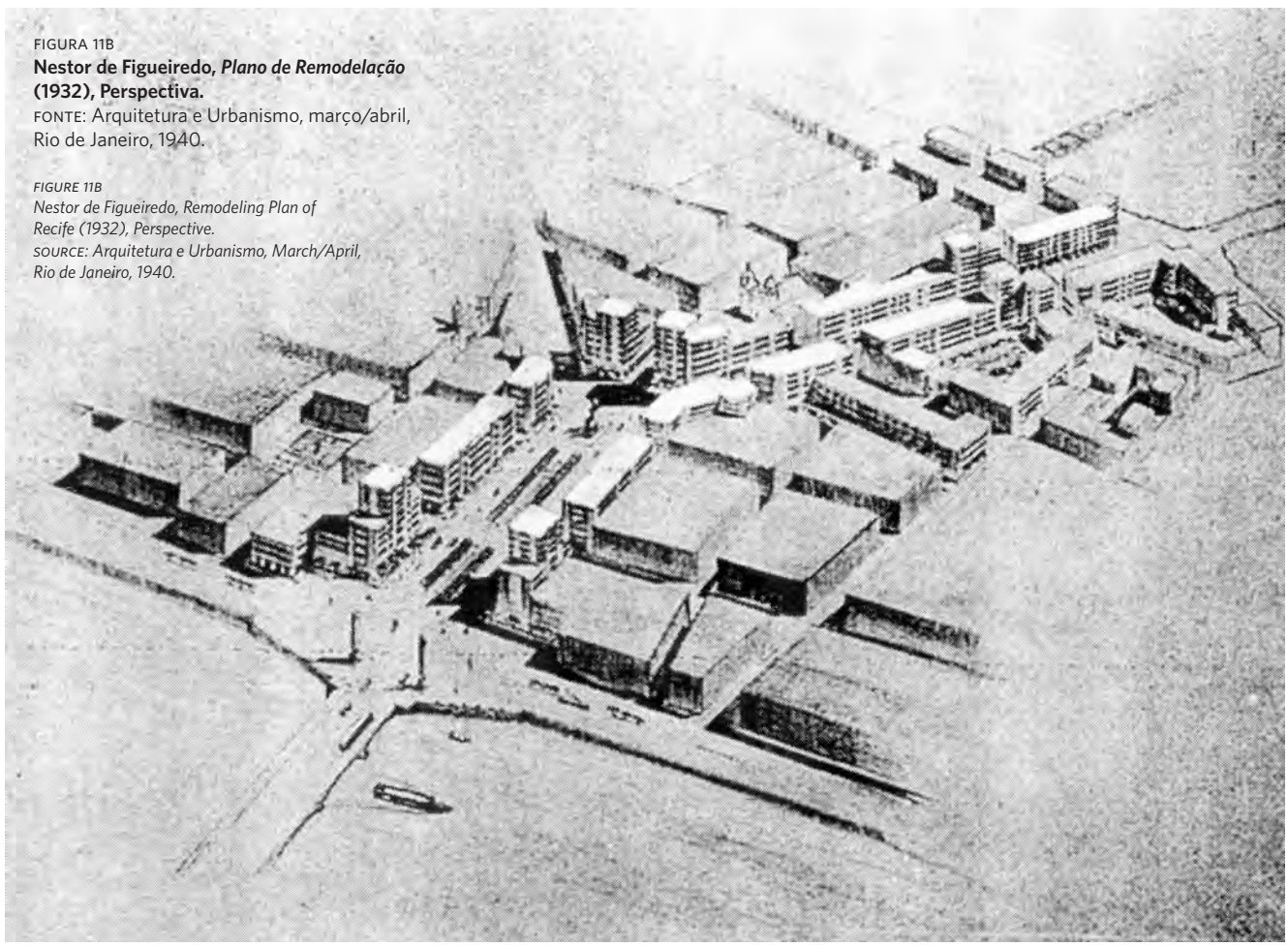
FIGURE 10
Domingos Ferreira, Plan for neighborhood of Santo Antônio (1927).
SOURCE: Revista da Cidade, Recife, nº 54, II, 9 July 1927.

FIGURA 11A
Nestor de Figueiredo, *Plano de Remodelação,* Capa (1932).
FONTE: Arquitetura e Urbanismo, março/abril, Rio de Janeiro, 1940.

FIGURE 11A
Nestor de Figueiredo, Remodeling Plan of Recife (1932), cover.
SOURCE: Arquitetura e Urbanismo, March/April, Rio de Janeiro, 1940.

FIGURA 11B
Nestor de Figueiredo, *Plano de Remodelação* (1932), Perspectiva.
FONTE: Arquitetura e Urbanismo, março/abril, Rio de Janeiro, 1940.

FIGURE 11B
Nestor de Figueiredo, Remodeling Plan of Recife (1932), Perspective.
SOURCE: Arquitetura e Urbanismo, March/April, Rio de Janeiro, 1940.



toda a cidade, com exceção do segundo. O conteúdo de cada plano não pode ser aqui completamente discriminado devido à falta de espaço, mas detalhes sobre essa discussão podem ser encontrados em Outtes (1991), Pontual (1995, 2001), Moreira (1999, 2004) e Reynaldo (2017).

O engenheiro Domingos Ferreira, chefe da Seção Técnica da Prefeitura do Recife, propôs uma nova avenida que ligaria as duas extremidades do bairro para facilitar o tráfego. Fortemente influenciado por imagens parisienses, ele propôs quatro avenidas que partiriam de uma praça em forma de *étoile* faceando o Rio Capibaribe e o bairro da Boa Vista, ligando os principais pontos do bairro e daí para as principais vias estruturantes da cidade. Os prédios, as colunatas e a enorme torre/obelisco com relógio revelam a busca por efeitos visuais e cênicos (OUTTES, 1991, p. 77; REYNALDO, 2017, p. 196–203).

Com as críticas a esse plano, o Clube de Engenharia de Pernambuco foi convidado pelo prefeito para fornecer um relatório técnico sobre a remodelação do bairro de Santo Antônio. Essa comissão, formada pelos engenheiros Antônio de Moraes Rego, Eduardo Jorge Pereira e José Estelita, adotou uma solução alternativa para o problema do congestionamento do tráfego, um plano mais modesto, de acordo com a condição financeira do município (MORAES REGO, 1931, p. 1).

Nestor de Figueiredo, arquiteto atuante no Rio de Janeiro e defensor da arquitetura neocolonial que se envolveu com urbanismo, apresentou seu *Plano de Remodelação e Extensão da Cidade do Recife*, em 1932. Além de incluir um novo zoneamento e um novo esquema de avenidas, Figueiredo centrou suas atenções sobre o bairro de Santo Antônio. Em vez de dispor avenidas contornando o bairro, propôs o encontro de duas largas avenidas diretamente na Praça da Independência, ponto focal do bairro, o que implicaria em demolições brutais[2]. O aspecto imponente e cênico, as perspectivas, as avenidas em forma de Y, os grupos monumentais de edifícios e praças e, particularmente, a ideia de que edifícios formam a cidade revelam a influência do Plano Agache para o Rio de Janeiro. Os quarteirões são formados por grandes edifícios anônimos que possuem mais andares justamente quando bordejam as avenidas. Segundo Figueiredo, harmonia e beleza seriam as principais características dessa cidade[3]. A confluência das duas avenidas romperia com a unidade da Praça da Independência, que seria transformada em um vasto espaço aberto, de frente para o rio. Figueiredo estava enraizado na tradição francesa de enquadrar monumentos e criar perspectivas, certamente influenciado por Alfred Agache, com quem tinha colaborado no Rio de Janeiro. O plano

[2] Essa primeira avenida, mais tarde chamada de *Dantas Barreto*, foi construída entre os anos 1950 e 1960, envolvendo extensa destruição do tecido urbano. A segunda tornou-se a Avenida Guararapes, que foi construída durante o Estado Novo.

[3] *Diário da Manhã*, 03 de setembro de 1931, 5.

The founding of the Pernambuco Engineering Club in 1919 marked an important step towards engineers getting involved in solving the problems of the city (Acta, 1923, p. 23). The club was a meeting place not only for engineers, but also for local politicians, civil servants and the business élite. From the mid-1920s onwards, the pages of the club's Engineering Bulletin began to feature articles expressing the need for plans, research and new codes and urban planning instruments, as well as a campaign to redesign the Santo Antônio neighborhood.

This redesign of the neighborhood became a topic of great discussion and heated debate among urban planners and other intellectuals and appeared frequently in the pages of newspapers and even on radio programs in the coming decades. People questioned whether the Santo Antônio neighborhood should be the main civic center of the city, whether it should be preserved or transformed into a transport corridor, and whether avenues should converge on the center or encircle it, without entering the inner hub. The main question concerned the character of the area and the kind of modernity that the image of the locality should communicate. A visit by the French urbanist Alfred Agache, in 1927, helped to guide the discussion and align it with the most up-to-date ideas in the field.

Four main plans were drawn up during this period to guide the redesign of the Santo Antônio neighborhood. These were devised by Domingos Ferreira (1927), by the Commission of the Engineering Club (1930), by Nestor de Figueiredo (1932) and by Attilio Corrêa Lima (1935), respectively, and, with the exception of the second of these, were intended to cover the whole city in its entirety. A comprehensive examination of the content of each plan lies beyond the scope of the present study, but further details can be found in Outtes (1991), Pontual (1995, 2001), Moreira (1999, 2004) and Reynaldo (2017).

The engineer Domingos Ferreira, head of Recife City Hall's Technical Sector, proposed a new avenue linking the two ends of the neighborhood as a way of easing the flow of traffic. Strongly influenced by images of Paris, he proposed four avenues extending out from a star-shaped square facing the river Capibaribe and the neighborhood of Boa Vista, linking the main points in the locality to one another and linking these in turn to the city's main structural axes. The buildings, colonnades and the enormous clock tower/obelisk clearly conveyed a desire to produce dramatic visual effects (OUTTES, 1991, p. 77; REYNALDO, 2017, p. 196–203).

In view of various criticisms of this plan, the Pernambuco Engineering Club was invited by the mayor to put together a technical report on the remodeling of the Santo Antônio district. This commission, comprising the engineers Antônio de Moraes Rego, Eduardo Jorge Pereira and José Estelita, discovered an alternative solution to the problem of traffic congestion—a

FIGURA 12
Attilio Corrêa Lima, Plano do Recife, Santo Antônio District (1936). Bird Eye View.
FONTE: *Urbanismo e Viação. n. 11, setembro de 1940.*

FIGURE 12
Attilio Corrêa Lima, Plan of Recife, Santo Antônio District (1936). Bird's Eye View.
SOURCE: Urbanismo e Viação. n. 11, September 1940.

também pode ser visto como uma tentativa de ofuscar a antiga silhueta do Recife, pontuada pelas torres de igrejas, por meio de novos edifícios altos de escritórios de oito a doze pavimentos (FIGUEIREDO, 1931).

O plano de Figueiredo foi duramente criticado por urbanistas como Washington de Azevedo, Francisco Prestes Maia e Attilio Corrêa Lima, convidados a fornecer relatórios técnicos sobre o plano. Em suma, as críticas versaram sobre os aspectos financeiros, a forma dos quarteirões, a dimensão dos pátios internos, a falta de pesquisa sobre a cidade e a convergência proposta para a Praça da Independência, o que traria mais congestionamentos.

Quase nada foi implementado, e, em meados de 1935, o novo prefeito, João Pereira Borges, contratou Attilio Corrêa Lima para fazer um plano para toda a cidade e para o bairro de Santo Antônio. Com o objetivo de ser imediatamente implementado, o plano era mais econômico do que o de Figueiredo. Aproveitando-se das áreas demolidas e do tecido urbano existente, Corrêa Lima decidiu por um arranjo mais modesto, promovendo poucos alargamentos de ruas e evitando alterações dispendiosas no desenho urbano. Recusando-se a fazer da Praça da Independência o principal ponto de convergência, ele procurou reduzir a afluência excessiva do sistema de bondes nas áreas centrais do bairro, descentralizando o tráfego, criando linhas de bonde circular e relocando terminais e estacionamentos para a periferia do bairro. Além do plano para o bairro, ele também propôs um novo plano de avenidas e um novo sistema de zoneamento para a cidade (CORRÊA LIMA, 1940; OUTTES, 1991, p. 151–152).

Em geral, as propostas desses urbanistas para a remodelação do bairro de Santo Antônio tinham alguns pontos de convergência. O modelo radial concêntrico, tomado de Agache e, originalmente, do urbanista francês Eugène Hénard, foi uma constante na maior parte dos planos. O zoneamento era

plan that was also more modest and within the municipality's limited financial reach (MORAES REGO, 1931, p. 1).

Nestor de Figueiredo, an architect working in Rio de Janeiro and proponent of neocolonial architecture who was also involved in urban planning, presented his *Plan for Remodeling and Expansion of the City of Recife*, in 1932. In addition to including a new zoning plan and a new layout of avenues, Figueiredo focused his attention on the Santo Antônio neighborhood. Instead of placing avenues around this district, he proposed to open two broad avenues coming together in the very heart of Independence Square, the centerpiece of the neighborhood—a plan which would entail ruthless demolition[2]. The imposing dramatic impact, the angles, the Y-shaped avenues, the monumental ensembles of buildings and squares, and, in particular, the idea that it is primarily the buildings that make a city, all reveal the influence of the Agache Plan for Rio de Janeiro. The blocks are made up of large anonymous buildings that are taller when located along main avenues. According to Figueiredo, harmony and beauty should be the principal characteristics of a city[3]. The confluence of the two avenues broke the unity of Independence Square, which was transformed into a vast open space, facing the river. Figueiredo was rooted in the French tradition of framing monuments and creating perspectives and was clearly influenced by Alfred Agache, with whom he had worked in Rio. The plan can also be seen as an attempt to

[2] The first avenue, later called Dantas Barreto, was built between 1950 and 1960 and involved extensive destruction of urban fabric. The second became Guararapes Avenue, which was built during the *Estado Novo*.

[3] *Diário da Manhã*, 3 September 1931, 5.

uma ferramenta de destaque nas propostas, e os planos partilharam algumas semelhanças na definição de zonas. A distribuição de áreas verdes, zonas industriais e portuárias foi abordada nos planos.

A principal divergência pode ser encontrada na abordagem para o bairro de Santo Antônio e, particularmente, para a Praça da Independência. As propostas para o bairro variaram, desde a sua conservação à sua transformação em um lugar central, com forte conteúdo simbólico. Enquanto Figueiredo insistiu na centralidade da Praça da Independência, acentuando a sua monumentalidade, Corrêa Lima tentou quebrar a convergência excessiva para a praça (e para o bairro de Santo Antônio), descentralizando o tráfego e propondo ruas alternativas na periferia.

O projeto de Corrêa Lima foi discutido e aprovado com pequenas alterações no início de 1937. No entanto, os eventos de novembro daquele ano, quando Vargas proclamou-se ditador, inaugurando o Estado Novo, provocaram um rearranjo das elites locais. Lima Cavalcanti apoiou eleições presidenciais, que estavam previstas para 1938, e viu o seu prestígio encolher na administração Vargas. Sua queda foi imediata após o golpe do Estado Novo. Vargas designou Agamenon Magalhães como o novo governador, que nomeou Antônio de Novais Filho como prefeito do Recife, fato que teve repercussões importantes na remodelação do bairro.

3. A CONSTRUÇÃO DA AVENIDA GUARARAPES

Formado em Direito, mas político e jornalista na prática, Agamenon Magalhães veio do interior do Estado para atingir proeminência nacional como uma figura central do regime de Vargas. Defendendo uma forte intervenção do Estado na vida econômica e social, ele teve um papel fundamental na criação das legislações social e laboral de Vargas, particularmente a organização sindical dos trabalhadores sob o patrocínio do Estado.

Logo que Agamenon assumiu, nomeou como prefeito Antônio de Novais Filho[4], que permaneceu no cargo praticamente durante todo o Estado Novo. Novais Filho abraçou plenamente a doutrina de Magalhães e do Estado Novo, trabalhando o município como um braço do governo (PONTUAL, 2001, p. 76–77). Com autonomia para escolher seus assistentes e secretários, priorizou o corpo técnico do município, sempre reconhecendo publicamente a sua competência e habilidade.

[4] Nascido em uma família da antiga aristocracia da cana de açúcar do sul do Estado, Novais Filho tinha pouco envolvimento com a cidade. Ele também foi senador e ministro da Agricultura na década de 1950. Para uma síntese de sua carreira, ver: Novais Filho, 1980, Pontual, 2001, p. 65–67.

obscure the old cityscape of Recife, dotted with church towers and spires, by installing brand new 18-story office blocks blotting out the view (FIGUEIREDO, 1931).

The Figueiredo Plan came under heavy criticism from urban planners such as Washington de Azevedo, Francisco Prestes Maia and Attilio Corrêa Lima, who were invited to produce technical reports on the plan. The criticisms mainly concerned financial issues, the configuration of blocks, the size of internal courtyards, the lack of background research, and the proposed convergence on Independence Square, which would cause even more congestion.

Almost none of this was implemented, and, in the middle of 1935, the new mayor, João Pereira Borges, hired Attilio Corrêa Lima to draw up a plan for the whole city and for the Santo Antônio neighborhood in particular. Intended to be put into effect immediately, the plan was more economical than Figueiredo's. Taking advantage of already demolished areas and of the existing urban fabric, Corrêa Lima opted for a more modest arrangement, widening a few streets and avoiding expensive alterations to the urban design. Rejecting the idea of making Independence Square the main point of convergence, he sought to reduce excessive confluence of trams on central parts of the neighborhood, decentralizing traffic, creating circular tram lines and relocating terminals and parking on the outlying parts of the neighborhood. In addition to this plan for the neighborhood, he also proposed a new project for the avenues and zoning system of the city as a whole (CORRÊA LIMA, 1940; OUTTES, 1991, p. 151–152).

These urban planners' proposals for remodeling the Santo Antônio neighborhood shared a number of features. The radial concentric model, taken from Agache and, originally from the French urban planner Eugène Hénard, was one common theme. Zoning was one of the main tools adopted by all proposals and the plans shared some ideas regarding the demarcation of zones. The distribution of green areas, industrial and port zones was addressed in those plans that dealt with the city as a whole.

The main divergence concerns the approach to the Santo Antônio neighborhood, in particular Independence Square. The proposals for this neighborhood ranged from conservation to transformation of the area into a central location with powerfully symbolic buildings. While Figueiredo insisted on the centrality of Independence Square, heightening its monumentality, Corrêa Lima tried to avoid excessive convergence on the square (and on the Santo Antônio neighborhood), decentralizing traffic and proposing alternatives on the outskirts of the city.

Corrêa Lima's project was discussed and approved with only small alterations in early 1937. However, the events of November of that year, when Vargas declared himself dictator, creating the *Estado Novo*, led to a reshuffling

FIGURA 13
Bairro de Santo Antônio, com os novos edifícios da futura Avenida Guararapes e a igreja do Paraíso prestes a ser demolida. Fotografia de Alexandre Berzin.
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 13
Santo Antonio District, with the new buildings of the future Guararapes and the Church of Paraíso about to be demolished. Photograph by Alexandre Berzin.
SOURCE: Museum of the City of Recife

Seu programa de obras incluiu importantes vias suburbanas, como será visto mais adiante, mas ele deu maior prioridade à conclusão da remodelação do bairro de Santo Antônio. O canteiro de obras aberto no coração do bairro foi visto como um constrangimento para o novo prefeito. Em sua busca por um símbolo para o Estado Novo, ele exigiu a rápida conclusão da remodelação: era necessário parar a interminável sucessão de planos e fornecer uma imagem apropriada da cidade moderna, particularmente com uma avenida principal alinhada com altos edifícios.

O novo prefeito criou uma nova Comissão de Planejamento da Cidade, em dezembro de 1937, com a missão de avaliar o trabalho que tinha sido feito

of local élites. Lima Cavalcanti favored holding a presidential election, which had been due to take place in 1938, and now saw his prestige diminish under the Vargas régime. His fall was instantaneous as soon as the *Estado Novo* came into existence. Vargas appointed Agamenon Magalhães State Governor and Magalhães in turn appointed Antônio de Novais Filho Mayor of Recife, a decision that would have enormous repercussions for the redesign of the Santo Antônio neighborhood.

FIGURA 14
Recife, vista aérea (início da década de 1950).
FONTE: Fonte: Fundaj, JPC 3111.

FIGURE 14
Recife, aerial view (early 1950s).
SOURCE: Fundaj, JPC 3111.

FIGURA 15
Praça da Independência e Avenida Guararapes.
FONTE: Coleção de cartão postal de Hugo Segawa.

FIGURE 15
Independence Square and Guararapes Avenue.
SOURCE: Hugo Segawa Postcard Collection.

FIGURA 16
Comissão do Plano da Cidade (Recife), Avenida Dez de Novembro (1938).
FONTE: Museu da Cidade do Recife

FIGURE 16
City Planning Commission (Recife), Dez de Novembro Avenue (1938).
SOURCE: Museum of the City of Recife

até então, em grande parte demolições, e de propor uma conclusão. A comissão incluiu representantes do município (Domingos Ferreira), do Estado (Paulo Guedes), do Clube de Engenharia (Tolentino de Carvalho), da Associação dos Engenheiros (José Estelita) e da Associação de Imprensa de Pernambuco (AIP) (José Campello), todos eles engenheiros, com exceção do último, um jornalista. A comissão rejeitou o plano de Corrêa Lima e reavivou o trabalho de Figueiredo, embora o novo projeto tenha reduzido drasticamente a proposta original para uma única avenida e os blocos adjacentes. A nova proposta foi imediatamente aprovada pelo prefeito e cerimonialmente apresentado no grande teatro da cidade, o Teatro de Santa Isabel (ENTREGUE..., 1938, p. 3).

O plano da Comissão previu a construção de uma das avenidas projetadas por Figueiredo. Originalmente chamada de *Dez de Novembro*, para celebrar a data do golpe do Estado Novo, a avenida inicia na Praça da Independência e continua por mais de 400 metros na diagonal, em direção a uma futura ponte que a ligaria à futura Avenida Conde da Boa Vista. Nesse lado, a avenida tem 40 metros de largura, diminuindo para 25 metros ao chegar à Praça. A nova avenida foi uma intervenção considerável no bairro, destruindo dezoito quarteirões da cidade. Restrições financeiras impediram mais expropriações, e o projeto resultou apenas na avenida e nos quarteirões que a ladeiam. Ao longo do comprimento da avenida, apenas duas ruas estreitas cortam os quarteirões na face sul e uma na face norte, mas são quase imperceptíveis para quem passa pela avenida, dado o volume maciço daqueles.

Guiado por esse plano, o município iniciou os trabalhos assim que ele foi aprovado. Em outubro de 1938, a Comissão de Planejamento da Cidade foi reorganizada como uma comissão permanente. A construção da nova avenida foi extremamente rápida e destruiu muitas ruas estreitas, prédios antigos e monumentos históricos. Os edifícios mais importantes destruídos foram aqueles que se perfilavam no Largo do Paraíso (na época nomeado como Praça Barão de Lucena): a Igreja do Paraíso e o Hospital São João de Deus, anexo a esta, construídos no final do século XVII. A história dessas demolições foi brilhantemente recuperada por Rosane Piccolo Loreto, que mostrou que o fato de essa bela igreja e seu hospital terem sido remodelados adquirindo feições neogóticas, na década de 1910, contribuiu para que não houvessem grandes resistências à sua demolição (LORETO, 2008). Era aumentada, assim, a lista de marcos importantes de nossa arquitetura perdidos com as reformas urbanas do século XX.

Assim que o plano foi aprovado, o município iniciou a desapropriação dos imóveis, mesmo com resistências dos proprietários[5]. Alguns inquilinos resistiram a deixar as antigas habitações, mas um decreto estipulou que deveriam fazê-lo em quarenta dias (OUTTES, 1991, p. 183). Uma campanha no

[5] Ver Atos Municipais no *Diário Oficial de Pernambuco,* 20 e 23 de abril de 1939.

3. THE CONSTRUCTION OF GUARARAPES AVENUE

Trained in Law, but a journalist and politician by profession, Agamenon Magalhães came from the interior of Pernambuco and gained national prominence as a key figure in the Vargas régime. Magalhães espoused strong state intervention in the economy and the social life of citizens and played a fundamental role in the creation of Vargas's social and labor legislation, especially the organization of state-sponsored trade-unions.

Shortly after taking office, Agamenon Magalhães appointed Antônio de Novais Filho[4] Mayor of Recife, a post in which he would remain for practically the entire duration of the *Estado Novo*. Novais Filho fully embraced the Magalhães doctrine and that of the new régime, viewing the municipality as a branch of the State government (PONTUAL, 2001, p. 76-77). Free to choose his own assistants and secretaries, he preferred local technocrats and was known for always rewarding talent and competence with due public recognition.

Novais Filho's program of public works included major suburban highways, as will be seen later, but his highest priority was the conclusion of the redesign of the Santo Antônio neighborhood. This open building site in the middle of the district was an embarrassment to the new mayor. In his desire to create a symbol of the *Estado Novo*, he demanded hasty conclusion of the project. It was time to put a stop once and for all to the interminable succession of plans and finally provide Recife with an image befitting a modern city—a major central avenue lined with tall buildings.

In December 1937, the new mayor set up a new City Planning Commission to evaluate the work—mostly demolitions—that had been finished at that point and to propose a deadline for conclusion of the project. The Commission included representatives of the municipality (Domingos Ferreira), of the State (Paulo Guedes), of the Engineering Club (Tolentino de Carvalho), of the Association of Engineers (José Estelita) and of the Pernambuco Press Association (AIP) (José Campello), all engineers, with the exception of the last, who was a journalist. The Commission rejected Corrêa Lima's plan and revived that of Figueiredo, although the new project drastically scaled down the scope of the original proposal to a single avenue and adjacent blocks. The new proposal was immediately approved by the Mayor and presented with great ceremony in the Santa Isabel Theater (ENTREGUE..., 1938, p. 3).

4 Born to an old aristocratic sugar-cane plantation-owning family in the southern part of the State, Novais Filho had had little to do with Recife. He was also a senator and Minister of Agriculture in the 1950s. For a summary of his career, see Novais Filho, 1980, Pontual, 2001, p. 65-67.

jornal apoiou o município, citando o estado precário das construções. Os novos lotes eram muito maiores (e mais caros), e os antigos residentes não conseguiram voltar para a área. Ocorreu, assim, um processo de expulsão da população de classe média baixa e de pequenos comerciantes, o que chegou até a afetar o déficit habitacional da cidade (MELO, 1991, p. 153–154). Sobre os novos lotes, proeminentes edifícios altos foram construídos para escritórios, a burocracia federal e estadual, bancos e cinemas.

A nova avenida, mais tarde chamada de *Guararapes*, foi destinada a modernizar o velho centro, transformando-o num conjunto monumental. Sua verticalidade e densidade eram muito semelhantes às do centro de negócios proposto por Agache para o Rio. Na perspectiva apresentada com o plano, percebe-se a sugestão de velocidade e fluidez, como linhas convergentes e as cornijas dos prédios conduzindo o olhar para o ponto de fuga. Os edifícios não eram para serem vistos isoladamente, mas em conjunto, como uma composição. A legislação produziu o perfil desejado da avenida, como será visto mais adiante.

Uma vista aérea do início da década de 1950 revela a nova avenida como um corredor ladeado por edifícios de grande altura, um objeto estranho na paisagem urbana ainda dominada pelos sobrados. Percorrendo a avenida, de preferência de carro, não se percebe a textura urbana tradicional existente por trás dos novos edifícios.

Apesar de as demolições e a abertura da avenida terem ocorrido rapidamente, a ocupação não foi imediata devido à falta de fundos municipais e à própria fragilidade econômica local. Antes de setembro de 1939, nenhum edifício tinha sido erguido na avenida, e apenas alguns lotes foram vendidos para o setor privado[6]. Novais Filho trabalhou meticulosamente para atrair investimentos para construir a avenida:

> Ao Getúlio, a cidade do Recife deve ser muito. Como prefeito, eu demoli tudo no bairro de Santo Antônio, construí a Ponte Duarte Coelho e a Avenida Guararapes (antes Dez de novembro). Construí a Avenida Dantas Barreto do Teatro de Santa Isabel à Praça do Carmo. E então, quando eu destruí tudo, um grande bombardeio: quem quer construir? Quem tinha o dinheiro para? [...] Eu ia ser o prefeito louco que arrasou tudo e deixou pior, deixou as ruínas em vez de casas antigas[7].

[6] Os lotes das extremidades da face sul foram vendidos para a UFA, que construiu o edifício Trianon, e para a Sulamérica Capitalização, que construiu o edifício Sulacap. Algumas companhias consideraram comprar lotes em 1938. "Com ou sem empréstimo, a prefeitura realizará as obras que a cidade precisa". *In: Folha da Manhã*, 31 julho 1938, p. 1, 8.

7 Antônio de Novais Filho, *Depoimento*, 10.

The Commission's plan envisaged the construction of one of the avenues planned by Figueiredo. Originally called Dez de Novembro, to commemorate the date of the coup that established the *Estado Novo*, the avenue started out at Independence Square and continued diagonally for 400 meters in the direction of a yet to be constructed bridge that would connect it to the future Conde da Boa Vista Avenue. On this side, the avenue was 40 meters in width, but shrank to 25 meters as it approached the Square. The new avenue represented a significant intervention in the neighborhood, destroying eighteen city blocks. Financial constraints stood in the way of further expropriations and the project ended up creating only this single avenue and the blocks flanking it. The entire length of the avenue was interrupted by only two narrow streets running through the blocks on the southern side and one on the northern side. These, however, are almost imperceptible to anyone moving along the avenue, in view of the enormous size of these blocks.

The municipality began work on this plan as soon as it was approved. In October 1938, the City Planning Commission was turned into a permanent committee. The new avenue was built extremely quickly and led to the destruction of many narrow streets, old buildings and historic monuments. The most important buildings destroyed were those that surrounding Largo do Paraíso (at that time known as Barão de Lucena Square): Paraíso Church and the São João de Deus Hospital annexed to it, both built in the late 17th century. The history of these demolitions has been brilliantly reconstructed by Rosane Piccolo Loreto, who showed that the fact that this beautiful church and its hospital had been remodeled to give them neogothic features in the 1910s contributed to the lack of interest in protesting its demolition (LORETO, 2008). These buildings thus joined the list of important architectural landmarks lost to 20th century urban reforms.

As soon as the plan was approved, the municipality set about expropriating properties, even though some owners resisted[5]. A number of tenants refused to leave, but a decree was put out ordering them to vacate the premises within forty days (OUTTES, 1991, p. 183). The municipal authorities were supported by a campaign in the press in favor of the project, citing as justification the precarious condition of the existing buildings. The new lots were much larger (and more expensive), and former residents could not therefore afford to return to the area. The lower-middle class population and small businesses were thus pushed out, thereby worsening the city's housing shortage (MELO, 1991, p. 153–154). Prominent high-rise blocks were constructed for offices, federal and state government departments, banks and movie theaters.

[5] See Municipal Acts in *Diário Oficial de Pernambuco*, 20 and 23 April 1939.

Usando o prestígio de Agamenon com Vargas, Novais Filho apelou diretamente ao presidente, em junho de 1940, a fim de obter fundos para completar a empreitada, no que foi bem-sucedido, já que Vargas, pessoalmente, fez com que a sede dos Correios fosse para lá transferida, assim como fez com que institutos previdenciários construíssem prédios lá[8].

Além do caso dos Correios anteriormente mencionado, os lotes que não foram vendidos terminaram sendo doados à administração desses institutos, que construíram edifícios para alugar escritórios e, assim, recuperar o investimento, indicando que a avenida estava mais relacionada a uma dimensão representacional do que prática, uma vez que o código de construção estabelecia alturas mínimas em vez de alturas máximas[9]. Para Novais Filho, a transformação no bairro de Santo Antônio era uma prioridade, imprimindo no Recife as marcas do Estado Novo: "A monumental Avenida Dez de Novembro, que substituiu um conjunto de becos e ruas tortuosas e pequenas, é um paradigma para o futuro Recife com artérias largas e massas arquitetônicas majestosas" (PMR, 1940, p. 36).

O financiamento desse empreendimento começou com um empréstimo da companhia financeira brasileira Martinelli S.A. obtido pelo prefeito anterior, João Pereira Borges, em março de 1937. Esse dinheiro alimentou a demolição e expropriação durante aquele ano, mas, depois de assumir o poder, Novais Filho decidiu cancelar o empréstimo e continuar os trabalhos com os recursos ordinários do município, com a ajuda do Estado e do Governo Federal (OUTTES, 1991, p. 165–170; PMR, 1940, p. 17–21). A participação do Brasil com as Forças Aliadas na Segunda Guerra Mundial levou a atrasos na construção desses edifícios, devido à escassez de aço e ferro, destinados ao esforço de guerra. Em 1944, os últimos lotes foram vendidos a um empresário local que completou a avenida até o final da década[10].

Ao estabelecer a altura dos edifícios e o recuo nos andares superiores, a legislação produziu o perfil desejado da avenida. A verticalidade era um símbolo da modernização, e aqueles prédios margeando a avenida foram cuidadosamente projetados para atingir esse efeito.

O Recife tinha adotado um novo código que regulamentava o zoneamento e a construção em toda a cidade em 1936, feito por membros do Clube de Engenharia (PMR, 1936). Ele dividiu a cidade em quatro zonas, seguindo um

[8] AGM c. 1940.06.04; AGM c. 1940.06.06/1; AGM c. 1940.06.08/3; AGM c. 1940.06.15. Microfilmes na Fundação Getulio Vargas. Rio de Janeiro: CPDOC/FGV.

[9] Em outra ocasião, Novais Filho também apelou pela intervenção de Vargas. Um empresário italiano pretendia construir um cinema em um dos quarteirões, mas seus recursos estavam congelados pelo Banco do Brasil como medida de guerra. Após o pedido a Vargas, ele teve esses recursos liberados para a construção. Novais Filho, *Depoimento*, p. 2–13.

[10] Os edifícios eram Almare, Arnaldo Bastos, Conde da Boa Vista, todos eles concebidos por Hugo Marques.

The new avenue, later called Guararapes, was destined to modernize the old center, transforming it into a monumental complex. Its high-rise buildings and high population density made it very similar to the business center proposed by Agache for Rio. The view presented in the plan suggests speed and fluidity, with converging lines and the cornices of buildings guiding the eye towards the vanishing point. The buildings were not intended to be seen in isolation but as part of an ensemble composition. Legislation enabled the desired profile of the avenue to be created, as we shall see below.

An aerial view from the early 1950s shows the new avenue as a corridor flanked by high-rise edifices, a strange object invading an urban landscape still dominated by townhouses. Moving along the avenue, preferably by car, the traditional urban fabric is obscured by the new buildings.

Although the demolitions and the opening of the avenue occurred rapidly, occupation was not immediate, owing to the lack of municipal funds and the weakness of the local economy. As of September 1939, no building had yet been constructed on the avenue and only a few lots had been sold to the private sector[6]. Novais Filho worked assiduously to attract investment in the avenue.

> The city of Recife owes a lot to Getúlio [Vargas]. As mayor, I demolished everything in Santo Antônio, I built Duarte Coelho Bridge and Guararapes Avenue (previously Dez de Novembro). I built Dantas Barreto Avenue from Santa Isabel Theater to Carmo Square. And so, when I had destroyed everything, a great bombardment: who was there who wanted to build anything? Who had the money to pay for it?... I was going to be seen as that crazy mayor who tore everything down and left things worse off than they had been, left ruins in place of old houses[7].

Taking advantage of Magalhães's close ties to Vargas, Novais Filho appealed directly to the President of the Republic, in June 1940, to obtain the funds to complete the undertaking, with the result that Vargas, personally, had the Head Post Office transferred there, as he had done with other public institutions that had put up buildings there[8].

[6] The lots at the ends of the South side were sold to UFA, which put up the Trianon Building, and to Sulamérica Capitalização, which constructed the Sulacap Building. Some companies considered buying lots in 1938. "With or without a loan, the mayor will carry out the public works that the city needs", F*olha da Manhã,* 31 July 1938, p. 1, 8.

[7] Antônio de Novais Filho, *Statement*, 10.

[8] AGM c. 1940.06.04; AGM c. 1940.06.06/1; AGM c. 1940.06.08/3; AGM c. 1940.06.15. Microfilms at Getulio Vargas Foundation. Rio de Janeiro: CPDOC/FGV.

padrão concêntrico de acordo com a distância do centro da cidade, cada um com diferentes padrões de ocupação, permitindo densidades e alturas maiores no centro e menores na periferia. No centro, o alinhamento das fachadas foi mantido nos limites exteriores do lote, enquanto nos subúrbios foram estabelecidos recuos da rua, refletindo a preocupação com a higiene, iluminação e ventilação. A ideia era ter um centro vertical e denso e uma periferia de casas isoladas do limite do lote.

Esse código foi ligeiramente alterado em dezembro de 1937, a fim de fornecer mais detalhes sobre a avenida (PMR, 1937)[11]. O código mostrou grande preocupação com a aparência e a forma de edifícios e com os efeitos arquitetônicos. São também estabelecidas alturas máximas, dependendo da largura das ruas[12].

A estética das fachadas foi fortemente enfatizada no código, que tinha um capítulo inteiro dedicado ao tema. As diretrizes não especificam estilos arquitetônicos, mas definem regras que exigiam que as principais linhas de cornijas e os partidos arquitetônicos deveriam estar em concordância com os edifícios vizinhos. O artigo 112 afirma: "[...] em edifícios contíguos, o novo edifício deve ter suas principais linhas arquitetônicas subordinadas às linhas existentes, com motivos arquitetônicos em concordância [...]" (PMR, 1936, p. 37). Se o código de 1936 já enfatizava a imagem do centro, as mudanças em 1937 dirigiam-se especificamente aos aspectos arquitetônicos e estéticos da avenida. A legislação requeria uma altura mínima de oito andares, com recuos nos andares superiores e galerias cobertas com cinco metros de largura no nível da rua abaixo da projeção dos edifícios. Estas tinham dois pisos, correspondendo a lojas no nível do solo e um mezanino. As regras controlavam o alinhamento das fachadas, a uniformidade volumétrica dos blocos e da concordância de alturas e motivos arquitetônicos.

Construídos entre 1939 e 1949, esses edifícios de escritórios eram os mais altos e modernos na cidade e utilizavam recursos técnicos mais avançados. Os principais edifícios da avenida foram o do Sulacap (1941), o da Caixa Econômica Federal (1942), o Trianon (1942), o dos Correios e Telégrafos (1943), o Almare e o Almare Anexo (1944) e o Arnaldo Bastos (1949), projetados por profissionais locais, como Heitor Maia Filho e Hugo Marques, e do Rio de Janeiro e de São Paulo, como Robert Prentice e Rino Levi, autores do Sulacap e do Trianon, respectivamente.

[11] As alterações estiveram no Decreto Municipal nº 21, de 31 de dezembro de 1937.

[12] No centro, a altura dos edifícios poderia atingir 2,5 vezes a largura da rua, mas esse limite poderia ser excedido com andares recuados se eles seguissem um ângulo de 60º medido a partir da calçada oposta, provendo, assim, iluminação para os andares inferiores. PMR, 1936, Art. 54, Parág. 2, 26.

Apart from the Post Office mentioned the lots that could not be sold ended up being donated to the administrators of these institutes, who constructed buildings to rent office space and thus recoup their investment. This suggests that the avenue was more symbolic than practical, since the building code established a minimum height rather than a maximum[9]. The transformation of the Santo Antônio neighborhood was a top priority for Novais Filho, because its aim was to imprint the signature of the *Estado Novo* on Recife. "The monumental Avenida Dez de Novembro, which has replaced a network of narrow winding streets and back alleys, provides a model for a Recife of the future with broad avenues and massive architectural structures on a majestic scale" (PMR, 1940, p. 36).

Funding of this undertaking began with a loan from the Brazilian financial services company Martinelli S.A. obtained by the previous mayor, João Pereira Borges, in March 1937. This money paid for the demolitions and expropriations in that year. However, on taking office, Novais Filho decided to cancel the loan and continue the project using regular municipal resources, with the aid of the State and Federal Government (OUTTES, 1991, p. 165–170; PMR, 1940, p. 17–21). When Brazil joined the Allied Powers in the Second World War, construction on these buildings was delayed by the scarcity of iron and steel, which were being requisitioned for the war effort. In 1944, the final lots were sold to a local company that managed to complete the avenue by the end of the decade[10].

Legislation stipulating the height of buildings and the setback of higher floors produced the desired profile of the avenue. High-rise buildings were a symbol of modernization and those that lined this avenue were carefully designed to produce this effect.

Recife had adopted a new zoning and building code effective throughout the city in 1936. This had been drawn up by members of the Engineering Club (PMR, 1936) and divided the city into four concentric zones moving outwards from the center, each with different land use regulations, with higher densities and greater building heights allowed in the center than in peripheral areas. In the center, the façades of buildings bordered directly onto the sidewalk, while, in suburban areas, setbacks were required, out of concern for issues relating to hygiene and the provision of natural light and ventilation. The

[9] There was one other occasion when Novais Filho appealed for Vargas to intervene. An Italian businessman wanted to build a movie theater in one of the blocks, but his assets had been frozen by Banco do Brasil as part of the sanctions applied during the war. Vargas intervened and this Italian businessman's assets were duly freed up for investment in the building. Novais Filho, *Statement*, p. 2–13.

[10] These buildings were Almare, Arnaldo Bastos, and Conde da Boa Vista, all designed by Hugo Marques.

FIGURA 17
Avenida Guararapes, 2012.
FONTE: Foto do Autor.

FIGURE 17
Guararapes Avenue, 2012.
SOURCE: Photo by author.

Favorecendo a circulação de veículos, cortes nas fachadas em prédios nas esquinas eram requeridos, a fim de prover visibilidade aos motoristas. Os arquitetos aproveitaram esse requisito, explorando soluções inovadoras para as esquinas, usando volumes cilíndricos e outros artifícios. Assim, as principais entradas da avenida se destacam. Vindo da Boa Vista, os edifícios Trianon e Correios e Telégrafos marcam a entrada com seu jogo de elementos côncavos e convexos. O primeiro apresenta uma concavidade na sua esquina que ocupa um terço da superfície da fachada, enquanto o segundo tem um elemento côncavo de vidro. Esse jogo entre côncavo e convexo também está presente na entrada oposta da avenida, nos edifícios Sulacap e Santo Albino. Projetado pelo arquiteto Robert Prentice, escocês que atuava no Rio de Janeiro, o Sulacap posiciona-se ao lado da Igreja Matriz de Santo Antônio, que tinha dominado o *skyline* da área até seu vizinho surgir anunciando os novos tempos. As curvas sugerindo a velocidade do Recife moderno também apareceram no Edifício Santo Albino na face oposta, cujo corpo arredondado anuncia a avenida, em conjunto com a fachada ligeiramente convexa do Sulacap.

Em todas as fachadas, a modulação e a composição *beaux-arts* está presente. Os edifícios adotaram a tradição de composição tripartite de base, corpo e coroamento. As unidades de escritório são claramente vistas a partir do exterior por causa do ritmo de aberturas, bem como a divisão entre os andares, sempre marcada por cornijas proeminentes. As linhas clássicas abstratas, as cornijas e os pequenos anteparos sobre as janelas contribuem para a unidade do conjunto. O alinhamento e a unidade das fachadas são impressionantes, apesar de projetadas por diferentes profissionais.

Poucos edifícios apresentam um tratamento diferenciado como o Arnaldo Bastos, com uma equilibrada composição de verticais e horizontais. Nos edifícios Almare e Almare Anexo, devido à interrupção do tempo de guerra das importações, o segundo edifício não pôde ter seus próprios elevadores modernos, e, portanto, o arquiteto Hugo Marques teve de lançar mão de uma ousada ponte ligando os dois edifícios.

Um olhar para as plantas revela que são usualmente simétricas, compartimentadas e desenvolvidas em torno de um eixo. Suas formas

idea was to have a densely built-up high-rise city center and suburbs with detached houses set back from the road.

This code was slightly altered in 1937 to provide more details on the avenue (PMR, 1937)[11]. The code demonstrated an overriding concern with the appearance and form of buildings and the architectural effects produced. It also established maximum heights, depending on the width of streets[12].

Great emphasis in this code was laid on the aesthetics of the façades, to which one whole chapter was dedicated. The guidelines did not stipulate the specific architectural style, but established rules requiring that the main lines of the cornices and architectonic features should be consistent with the neighboring buildings. Article 112 states that "... in the case of adjoining buildings, the main architectural lines of the new edifice should be subordinate to those already in existence, with consistent architectonic motifs... " (PMR, 1936, p. 37). While the 1936 code already laid special emphasis on the image of the center, the changes introduced in 1937 dealt specifically with the architectural and aesthetic features of the avenue. The legislation required a minimum height of eight floors, with the upper floors set back and covered galleries five meters in width at street level underneath the projecting parts of the buildings. These galleries were two floors in height, with stores at ground level and a mezzanine. The code stipulated the alignment of façades, the uniformity of volume of blocks and consistency of height and architectural motif.

Built between 1939 and 1949, these office blocks were the tallest and most modern in the

[11] The alterations were contained in Municipal Decree nº 21, of 31 December 1937.

[12] In the center, the height of buildings was allowed to be 2.5 times greater than the width of the street, but it was permitted for this limit to be exceeded by buildings with set-back upper floors, so long as they were positioned at an angle of 60º measured from the sidewalk on the opposite side of the street, thereby providing sufficient light for lower floors. PMR, 1936, Art. 54, Para. 2, 26.

FIGURA 18
Edifício Sulacap.
FONTE: *Revista Municipal de Engenharia*, set. 1941, p. 37.

FIGURE 18
Sulacap Building.
SOURCE: Revista Municipal de Engenharia, Sept. 1941, p. 37.

FIGURA 19
Edifício Santo Albino.
FONTE: Revista de Engenharia, n. 2 dezembro, 1948, p.3.

FIGURE 19
Santo Albino Building.
SOURCE: Revista de Engenharia n.3, December, 1948, p.3.

FIGURA 20
Rino Levi, Trianon.
FONTE: *Revista Acrópole, n,25, Maio, 1940, p.52.*

FIGURE 20
Rino Levi, Trianon Building.
SOURCE: Revista Acrópole, n. 25, May 1940, p.52.

irregulares revelam um compromisso entre as obrigações ditadas pela condição urbana e os requisitos funcionais internos. O conjunto preserva princípios de decoro, monumentalidade, simetria e modulação da cultura clássica da *beaux-arts*.

O rigoroso controle promovido pelo código de construção levou a soluções curiosas. A fachada dos Correios e Telégrafos teve de obedecer a modulação clássica e o ritmo da avenida, mas sua outra fachada, totalmente composta por *brises*, apresenta-se surpreendentemente moderna. O alinhamento e a unidade de fachadas e volumes oferecem harmonia para a área central e contribuem para a sua transformação em um espaço simbólico. A Avenida Guararapes é um conjunto moderno de grande valor que manteve a escala do pedestre e qualidades da cidade tradicional, sendo um dos espaços mais sofisticados da cidade nas décadas seguintes. A Ponte Duarte Coelho, resultado de um concurso público, iria arrematar o conjunto e incentivar uma continuidade desse eixo da Guararapes na Boa Vista, que seria concretizado com o alargamento da Avenida Conde da Boa Vista.

4. O PROGRAMA DE NOVAIS FILHO NOS SUBÚRBIOS, 1937-1945

Novais Filho teve um programa de realizações amplo e variado[13], no qual se destacam o alargamento, o calçamento e/ou a pavimentação de importantes vias suburbanas, como as estradas dos Remédios e de Belém e as avenidas Caxangá e Beberibe, que ajudaram a consolidar definitivamente o transporte

city at the time and involved the most advanced technology. The main buildings on the avenue were those belonging to Sulacap (1941), Caixa Econômica Federal (1942), Trianon (1942), the Post Office and Telegraph Building (1943), Almare and its annex (1944) and Arnaldo Bastos (1949), designed by local architects such as Heitor Maia Filho and Hugo Marques, and some from Rio de Janeiro and São Paulo, such as Robert Prentice and Rino Levi, who were responsible for the Sulacap and Trianon Buildings, respectively.

To facilitate the circulation of vehicles and provide visibility for motorists, cut away sections on the corners of buildings were required. The architects approved this requirement and explored inventive solutions for the corners, using cylindrical volumes and other devices. The main entrances to the avenue were thus duly showcased. To a visitor arriving from Boa Vista, the Trianon and Post and Telegraph Office buildings marked the entrance to the avenue with their dramatic interplay of concave and convex elements. The former contained a concave corner occupying one third of the surface of its façade, while the latter possessed a concave glass element. This play of concave and convex is also present in the entrance at the other end of the avenue, in the Sulacap and Santo Albino buildings. Designed by the Scottish architect Robert Prentice, who worked in Rio de Janeiro, the Sulacap building was located next to the Parish Church of Santo Antônio, which had dominated the skyline of the area until its vast neighbor soared up to announce the arrival of a new age. Curves suggesting the rapid pace of life in modern Recife also appeared in the Santo Albino building opposite, its rounded volume, along with the slightly convex façade of the Sulacap building, duly showcasing the avenue.

All the façades involved a *beaux-arts* modulation and composition. The buildings followed the tradition of a three-part composition for the base, body and crown. The office units were clearly visible from the outside because of the rhythm of the openings, and the division into

[13] Para uma síntese dessas iniciativas, ver a correspondência de Novais Filho a Agamenon Magalhães após sua nomeação, quando estabeleceu os objetivos de sua gestão. AGM c. 1937 12.11 / 1 (microfilme). Correspondência de Novais Filho a Agamenon Magalhães. Cpdoc/Fundação Getulio Vargas, Rio de Janeiro. Para um relatório de suas iniciativas no município, ver: Prefeitura Municipal do Recife (PMR), *seis annos de administração municipal. Relatório apresentado pelo Prefeito Novais Filho ao Governo Agamenon Magalhães, em dezembro de 1944* (Recife: PMR, 1944).

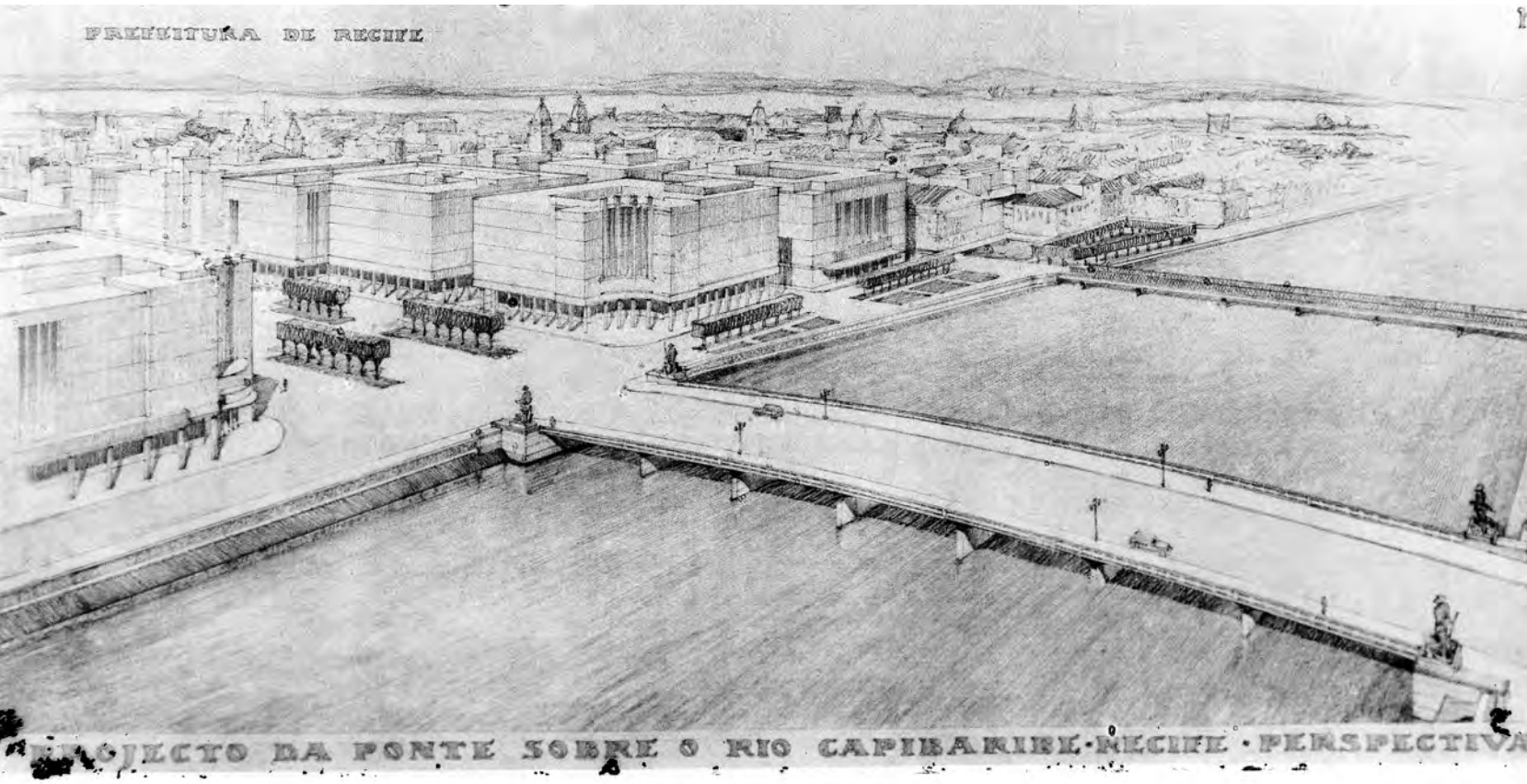


FIGURA 21
Perspectiva do Bairro de Santo Antônio com a ponte Duarte Coelho e o conjunto da Avenida 10 de Novembro (futura Guararapes).
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 21
Bird's eye view of the Santo Antonio district, with the Duarte Coelho Bridge and the 10 de Novembro Avenue (future Guararapes).
SOURCE: Museum of the City of Recife

sobre rodas e abriram a possibilidade da criação de novos loteamentos ao longo das áreas cortadas por essas avenidas[14].

Ao longo da Avenida Caxangá, um importante eixo histórico de penetração na Zona da Mata Oeste (ligando às cidades de Camaragibe, São Lourenço, Paudalho), foram ocupadas as áreas que geraram bairros como Cordeiro e Iputinga.

A Avenida Beberibe passou a complementar o eixo da Estrada Velha de Água Fria, que ligava o Largo da Encruzilhada ao antigo núcleo de Beberibe, e ajudou a ocupação dos vazios urbanos que ainda existiam entre os bairros Arruda, Água Fria, Fundão e Beberibe, tornando-os uma massa contínua. Um exemplo desses loteamentos, que se inserem em áreas vazias ligando antigos núcleos, foi o que deu origem ao bairro de Cajueiro, aprovado em 1946. Aproveitando a topografia, seu traçado apresenta uma pequena praça circular no topo de uma leve colina que se torna o centro para o qual convergem uma rede de vias seguindo as curvas de nível, gerando um desenho circular que se destaca nos arredores.

A Estrada de Belém, pavimentada com modernas placas de concreto, ajudou a consolidar bairros como Campo Grande, Hipódromo e Sítio Novo,

floors was in all buildings marked by prominent cornices. The abstract classical lines, cornices and small screens over the windows helped to provide unity. The alignment and consistency of the façades is impressive, given that each building was designed by a different architect.

Few buildings were given as distinctive a treatment as that of the Arnaldo Bastos building, with its balanced composition of vertical and horizontal lines. In the case of the Almare building and its annex, the interruption of imports caused by the war meant that it was not possible to equip the second part of this ensemble with its own modern elevators. The architect, Hugo Marques, thus had to make use of an audacious skyway joining the two buildings.

An examination of the plans reveals that these buildings were mostly symmetrical, compartmented and developed around a single axis. Their irregular forms reveal a compromise between the features dictated by the conditions of the city and internal functional requirements. The ensemble also abides by the principles of decorum, monumentality, symmetry and modulation of *beaux-arts* classicism.

The strict standards stipulated in the building code gave rise to intriguing solutions. One façade of the Post Office and Telegraph Building was obliged to follow the classical modulation and rhythm of the avenue, but its other façade, composed entirely of *brises*, presented a surprisingly modern appearance.

[14] A pavimentação de ruas foi uma prioridade para Novais Filho. Quando deixou o poder, mais de 20% do asfalto da cidade havia sido feito por seu governo (PMR, 1944, p. 22–25).

FIGURA 22
Antônio Baltar, bairro-jardim do Hipódromo, 1947.
FONTE: *Museu da Cidade do Recife.*

FIGURE 22
Antônio Baltar, Garden-neighborhood of Hipódromo, 1947.
SOURCE: Museum of the City of Recife.

FIGURA 23
Vista aerea da Avenida Caxanga em 1967.
FONTE: Perfil de facebook Recife de Antigamente, acesso em 10/05/2022.

FIGURE 23
Aerial view of the Caxanga Avenue in 1967.
SOURCE: Retrieved from facebook profile Recife de Antigamente, accessed in 10/05/2022.

que foram fruto de diversos loteamentos ao longo das décadas seguintes. Entre estes, destaca-se o bairro-jardim do Hipódromo, projetado para funcionários do Estado pelo engenheiro Antônio Baltar. O plano é composto por seis quarteirões alongados que englobam 160 lotes, ao redor de uma grande praça ajardinada, para a qual foi proposto um grupo escolar, um centro comunitário e equipamentos esportivos. Uma das influências do urbanismo moderno foi o conceito de *Unidade de Vizinhança*, segundo o qual os principais equipamentos comunitários (escola primária, igreja, centro cívico) deveriam ser locados próximos às habitações em meio a áreas verdes e livres das perturbações trazidas pela circulação dos automóveis. Cerca de um quarto das casas foi projetado pelo próprio Baltar, de acordo com os preceitos modernos, tendo composições livres de ornatos e formas mais puras. Talvez por estar situado em uma área da cidade que não sofreu uma forte verticalização, o conjunto ainda hoje guarda todas as suas características originais.

Com a pavimentação da Estrada dos Remédios em 1942, são promovidos loteamentos para ligar antigas povoações, como Afogados, Remédios e Ipiranga, criando condições para a consolidação de bairros como Prado e Bongi nas décadas seguintes. A construção da Ponte Motocolombó iria possibilitar a ocupação da porção norte da Imbiribeira.

O papel dessas novas vias é singular porque elas assumem uma importância ainda maior na estruturação da cidade, enquanto vetores de crescimento.

The alignment and consistency of the façades provided a certain harmony in the central area and helped to transform it into a symbolic space. Guararapes Avenue contains an ensemble of modern buildings that is still pedestrian in scale and retains the traditional qualities of the city, making it one of the most sophisticated spaces in the city for decades to come. A public competition resulting in the construction of Duarte Coelho Bridge would put the finishing touches to this project and encourage the extension of the Guararapes axis into Boa Vista, which would later be achieved by the widening of Conde da Boa Vista Avenue.

FIGURA 24
Parque Treze de Maio.
FONTE: Fundaj/ Acervo Josebias Bandeira.

FIGURE 24
Treze de Maio Park.
SOURCE: Fundaj/ Josebias Bandeira Collection.

É o momento em que, conforme assegura Baltar, a cidade abandona por completo o rio como elemento estruturador (1951, p. 75). Essas novas vias e pontes possibilitaram novas conexões, fluidificando a cidade ao transporte motorizado, os automóveis e os novos ônibus, que tinha mais liberdade de trajetos do que as antigas linhas de bonde, que vão caindo em desuso. Essas intervenções transformaram a paisagem dos subúrbios, que viram os grandes vazios, as ruas mal traçadas, travessas sem casas e áreas alagáveis cederem espaço para ruas mais regulares com novos loteamentos. O próprio termo *estrada*, até hoje em uso para essas duas vias, evidencia que passavam por áreas ainda pouco habitadas.

Mesmo não sabendo ainda com exatidão as datas de aprovação de cada um desses loteamentos, é possível afirmar que a grande maioria foi criada entre as décadas de 1940 e 1960, consolidando, assim, a ocupação de grande parte da planície e preenchendo aqueles vazios entre as vias de penetração do território[15]. Esses novos loteamentos são dispostos a partir dessas vias e, com exceções de alguns bairros planejados, geralmente tinham com uma malha de reticuladas quadras retangulares com lotes de pequena dimensão para pequenas casas familiares, com ou sem jardim, isoladas no lote.

[15] Essa ocupação foi feita por meio de aterros de lagoas, riachos e áreas alagáveis, o que certamente deve ter contribuído para as grandes cheias das décadas de 1967 e 1975.

4. NOVAIS FILHO'S PROJECT FOR THE SUBURBS, 1937–1945

Novais Filho embarked on an extensive and diverse range of projects[13], including the widening, paving and/or surfacing of key suburban roads, such as Estrada dos Remédios, Estrada de Belém, and Caxangá Avenue and Beberibe Avenue. The last two of these also helped to consolidate the predominance of wheeled transport in the city and opened up the possibility of creating new lots along the areas carved out by these avenues[14].

Areas adjoining Caxangá Avenue, the historical access route to the Western Forest Zone

[13] For a short account of these, see letters from Novais Filho to Agamenon Magalhães subsequent to Novais's appointment, in which the mayor lays out the main objectives of his administration. AGM c. 1937 12.11 / 1 (microfilm). Letters from Novais Filho to Agamenon Magalhães. Cpdoc/Fundação Getulio Vargas, Rio de Janeiro. For an account of his initiatives in the municipality, see Recife City Hall (PMR), *Six years of Municipal Administration. Report presented by Novais Filho to Governor Agamenon Magalhães, in December 1944* (Recife: PMR, 1944).

[14] Road surfacing was one of Novais Filho's top priorities. When he left office, more than 20% of the asphalted roadways in existence in the city at that time had been laid down during his administration (PMR, 1944, p. 22–25).

Tinham poucos espaços livres e eram dispostos, muitas vezes, aterrando áreas alagáveis, de forma que as ruas de diferentes loteamentos não coincidiam. Assim, trechos inteiros, próximos a essas vias na Madalena, na Encruzilhada, em Campo Grande, em Afogados e no Cordeiro, são loteados. Como foram feitos loteamentos independentes, muitas vezes as ruas tinham apenas a função de acesso aos lotes no interior das quadras. Às vezes existiam desencontros entre as vias de diferentes loteamentos. Assim, percebe-se que a cidade começa a ser desenhada de forma mais evidente pelas normativas urbanísticas.

O Regulamento de Construções de 1936 buscou ordenar esse crescimento das áreas suburbanas ao permitir edificações apenas nos terrenos em loteamentos devidamente aprovados. Como mencionado anteriormente, o regulamento de 1936 dividia a cidade em quatro zonas: Primeira, ou Principal, que correspondia ao centro; Segunda, ou Urbana; Terceira, ou Suburbana; e Quarta, ou Rural. A preocupação com as condições de iluminação e ventilação dos compartimentos da edificação levou ao estabelecimento de recuos mínimos que progressivamente aumentavam nas zonas Segunda, Terceira e Quarta. Os lotes residenciais na Primeira, Segunda e Terceira zonas deveriam ter testada mínima de 12 m, mas as áreas dos lotes aumentavam de 360 m^2 na Primeira para 480 m^2 na Segunda e para 600 m^2 na Terceira (REYNALDO, 2017, p. 140–145).

Além dessas vias, Novais Filho notabilizou-se pela criação de áreas verdes e parques pela cidade, cujo destaque foi o Parque Treze de Maio. As tentativas de criação desse parque vinham desde o Segundo Império (PMR, 1944, p. 25–26), mas só em 1938 a prefeitura conseguiu reaver a área que estava cedida ao Exército. O engenheiro Domingos Ferreira, à frente da Diretoria de Obras Municipais, foi encarregado de fazer um projeto para a área. Com um traçado de caráter clássico, este tornou-se o primeiro parque da cidade, inaugurado em agosto de 1939 (PONTUAL, 1998, p. 100–102).

As obras promovidas por Novais Filho foram estruturantes para a cidade, mas devemos lembrar que tais ações foram possíveis pelo fato de as instâncias municipal e estadual estarem alinhadas com o Governo Federal sob uma ditadura. Como alerta Pontual, nessas condições, Novais Filho "[...] exerceu o comando da cidade sem opositores explícitos, repudiando o jogo político e a manifestação de interesses diversos [...] ancorou-se no saber urbanístico dos engenheiros e arquitetos [...]" (PONTUAL, 1998, p. 106–108). De fato, respeitou e seguiu as diretrizes técnicas, e suas ações foram importantes para estruturar a circulação da cidade como um todo, particularmente no que se refere a alargamento e pavimentação de vias e iluminação pública. Entretanto, a década de 1940 assistiu também a um grande incremento populacional que fez aumentar enormemente as carências sociais e habitacionais, mas as ações nessa área ficaram a cargo das articulações do governo estadual.

(connecting Recife to the outlying cities of Camaragibe, São Lourenço, and Paudalho), were occupied to create neighborhoods such as Cordeiro and Iputinga.

Beberibe Avenue came to complement Estrada Velha de Água Fria, which connected Encruzilhada Square to the old center of Beberibe, and this helped to generate occupation of any vacant lots that still existed between the neighborhoods of Arruda, Água Fria, Fundão and Beberibe, creating an unbroken urban fabric. One example of such a system of lots, inserted in vacant areas linking old outlying centers, was the one that gave rise to the neighborhood of Cajueiro, which was approved in 1946. Taking advantage of the local topography, the layout of this neighborhood was molded by a small circular public space perched on top of a small hill. The whole network of surrounding roads later came to converge on this public square, following the curvature of the hill and thereby creating the circular format of the neighborhood.

Estrada de Belém, surfaced with concrete slabs, helped to consolidate the growth of neighborhoods such as Campo Grande, Hipódromo and Sítio Novo, created by the parceling up of numerous lots over the coming decades. The most striking of these was the garden-neighborhood of Hipódromo, designed for state government workers by the engineer Antônio Baltar. The neighborhood was laid out in six long blocks divided into 160 lots, situated around a large green square, planned to include a group of school buildings, a community center and sports facilities. One major concept in modern urban planning was that of *neighborhood unity*, which proposed that the main facilities serving the community (primary school, church, community center) should be located near to residential areas surrounded by green spaces free from the disruption caused by traffic. Around one quarter of these houses were designed by Baltar himself and followed modernist precepts, with compositions of pure forms free of superfluous ornament. The fact that this area retains all of its original features to this day may be due to the fact it is located in a part of the city that is relatively free of high-rise buildings.

With the road surfacing of Estrada dos Remédios in 1942, it was possible to create lots that connected old settlements such as Afogados, Remédios and Ipiranga, enabling consolidation of neighborhoods such as Prado and Bongi in the following decades. The construction of Motocolombó Bridge would make it possible to occupy the northern portion of Imbiribeira.

These new highways played a singular role as vectors of growth and would thus in the years to come assume ever greater importance in structuring the city. This was the time when, as Baltar put it, the city completely turned its back on the river as a structuring element (1951, p. 75). These new roads and bridges made possible new connections, making the city more fluid for

5. A PROBLEMÁTICA DO MOCAMBO

Com a falta de perspectivas no campo, aumentou sobremaneira o montante de pessoas afluindo ao Recife em busca de alguma forma de sobrevivência. O número de habitantes do Recife passou de 238 mil em 1920 para 348 mil em 1940, segundo dados do IBGE. A falta de áreas secas para se edificar e de uma política de construção de habitações populares fez crescer enormemente a presença das habitações precárias nas áreas alagadas do Recife. Os mocambos se alastraram significativamente, ocupando grandes trechos em várias partes da cidade, particularmente naquelas sujeitas a alagamentos: às margens dos rios principais (Capibaribe, Beberibe, Jiquiá, Jordão e Tejipió) e nas regiões conhecidas como ilhas (do Leite, do Maruim e do Retiro). Como em todo o território original do Recife existiam lagos, riachos, canais e lagoas, os mocambos começaram a aparecer em muitas partes da cidade, muitas vezes junto às mansões e aos palacetes, criando o intricado mosaico do Recife contemporâneo, no qual áreas ricas e miseráveis convivem lado a lado.

Os mocambos também estavam presentes ao redor das áreas centrais, em trechos de áreas que correspondem hoje ao traçado da Avenida Agamenon Magalhães. Em suas memórias, Vamireh Chacon destaca a presença dos mangues e dos mocambos, a poucos metros da Rua Visconde de Goiana, na Boa Vista dos anos 1940, no que hoje é a Ilha do Leite (CHACON, 1984, p. 83). Em muitas áreas do Recife, donos de terras deixavam ocupar essas áreas em troca do pagamento do foro, um aluguel do chão, uma prática que se estendeu até os anos 1970.

A precariedade marcava essas áreas. Esses assentamentos geraram um traçado sem quadras ou lotes formais, com poucos espaços livres, que eram sempre sacrificados por novas construções ou ampliações, com paredes de barro ou pedaços de madeira, palha ou pau a pique e cobertas de zinco ou palha.

Mas esse não era um problema das décadas de 1930 e 1940, ele já vinha desde a abolição da escravatura ou antes, como observou Saturnino de Brito em 1910. O Censo de 1923 mostra que mais da metade das construções apresentava alguma precariedade. Segundo Zélia Gominho, em 1931 existiam 23.869 prédios e 23.210 mocambos na cidade, ou seja, para cada edifício existia um mocambo (GOMINHO, 1998, p. 29). Se levarmos em consideração que as famílias mais pobres ocupantes dos mocambos eram mais numerosas, supõe-se que muito mais da metade da população vivia nessas habitações. Eram paisagens urbanas marcadas pela miséria.

O mangue era a base da sobrevivência, pois suportava o ciclo do caranguejo, tão bem definido por Josué de Castro em meados dos anos 1930: [...] Dá tudo, casa e comida: mocambo e caranguejo [...] são cem mil indivíduos, cem mil cidadãos feitos de carne de caranguejo. O que o organismo rejeita, volta como detrito, para a lama do mangue, para virar caranguejo outra vez [...] (1959, p. 24).

motorized transport, cars and the new omnibuses, which had more freedom of movement than the old tramlines, which gradually fell into disuse. These interventions transformed the landscape of the suburbs, which had become great empty spaces. The poorly laid out roads, streets without houses, and areas prone to flooding gave way to more regular roads running through newly allotted land. The very term *estrada*, still used to refer to both kinds of thoroughfare, indicates that they passed through areas that were still very sparsely populated.

Although we still do not know the exact date of the approval of each one of these series of allotments, it is fair to say that most occurred between the 1940s and the 1960s, thereby consolidating occupation of much of the floodplain and filling the empty spaces between roads[15]. The new lots were arranged around these roads and, with the exception of some planned neighborhoods, tended to have a more grid-like fabric of rectangular blocks of small-scale lots for modest, detached family homes, with or without a garden. Open spaces were few and far between and tended to be created by landfilling of areas prone to flooding, in such a way that new roads were needed to provide access to newly allotted land. Entire stretches near to these highways in Madalena, Encruzilhada, Campo Grande, Afogados and Cordeiro were divided up into lots in this way. As these allotments were often independent of one another, roads would often function only to provide access to lots within blocks. This meant that roads were sometimes dead ends. It can thus be seen that the city was beginning to be developed in a manner more clearly in conformity with urban planning norms.

The building regulations of 1936 sought to bring order to the sprawling growth of suburban areas by allowing only single-floor constructions on duly approved lots. As mentioned above, the 1936 regulations divided the city into four zones: a 1st or Main Zone corresponding to the center; a 2nd Urban Zone; a 3rd Suburban Zone; and a 4th Rural Zone. Concerns regarding provision of ventilation and natural light for rooms in buildings led to the establishment of minimum setbacks that become progressively greater in the 2nd, 3rd and 4th zones. The residential lots in the 1st, 2nd and 3rd zones were to have a minimum front setback of 12 m, but the size of the lots increased from 360 m^2 in the 1st zone to 480 m^2 in the 2nd and 600 m^2 in the third (REYNALDO, 2017, p. 140–145).

In addition to these roads, Novais Filho was famous for creating green areas and parks in the city, especially Treze de Maio Park. Attempts to create this park date back to the Second Empire

[15] Occupation occurred by way of landfilling of lagoons, streams and wetlands and this must have been one of the factors that contributed to the great floods of 1967 and 1975.

FIGURA 25
Mocambos no Recife, década de 1950, Santo Amaro e Afogados. Fotos de Mário de Carvalho.
FONTE: Museu da Cidade do Recife

FIGURE 25
Mocambo slums in Recife, in the 1950s, Santo Amaro and Afogados. Photos by Mário de Carvalho.
SOURCE: Museum of the City of Recife.

Entretanto, José Lira mostra que há uma dualidade entre esse discurso higienista que via os mocambos como "[...] um antro de difusão de ideologias exóticas, crenças e práticas religiosas hostis ao catolicismo dominante, focos perigosos de concentração de operários, trabalhadores manuais, desocupados, agitadores e desclassificados de toda a espécie" e um outro que via o mocambo como um "[...] canal privilegiado de acesso aos valores primitivos e às raízes da nação; o popular sendo visto como reduto de um caráter nacional ameaçado pelo imperialismo de culturas mais avançadas que a brasileira" (LIRA, 1997, p. 12). Entre estes últimos, estava Gilberto Freyre, que publicou, em 1937, um livro sobre essa forma de habitação, elencando seus aspectos positivos em termos de higiene e de elementos da nação.

A situação dos mocambos escandalizava as elites dirigentes que queriam eliminar essa mancha da imagem da cidade. Em 1934, Carlos de Lima Cavalcanti estabeleceu decretos proibindo a construção, a reconstrução e a licença de conserto de mocambos no perímetro urbano da cidade (GOMINHO, 1998, p. 36).

A ação mais contundente contra os mocambos foi comandada pelo Governador Agamenon Magalhães, designado interventor durante o Estado Novo. Como partidário de Vargas, Magalhães incorporou os princípios autoritários do Estado Novo e baseou seu governo em cooptação e doutrinação das massas. Ele buscou incrementar o atendimento das demandas sociais, com o intuito de diminuir a crescente adesão dos trabalhadores urbanos aos apelos dos partidos de esquerda: "O novo regime, inaugurado em 10 de novembro de 1937 não foi uma imposição. Foi uma decisão nacional, uma atitude de defesa contra os males que estão a afetar a nossa estrutura social" (MAGALHÃES, 1942).

Nesse momento, sob pressão de diversos setores da sociedade e reunindo iniciativas privadas e públicas, organizou-se uma campanha contra os mocambos. Essa reunião de interesses concretizou-se no programa de incentivo

(PMR, 1944, p. 25–26), but it was only in 1938 that City Hall succeeded in reclaiming the area that had been ceded to the Army. The engineer Domingos Ferreira, who was head of the Directory of Municipal Works, was responsible for developing a project for the area. This park with its classical-style layout became the first park in the city when it was inaugurated in August 1939 (PONTUAL, 1998, p. 100–102).

The works undertaken by Novais Filho helped to shape the city but we should also remember that such actions were made possible by the fact that the authorities at municipal and State level were allied with a dictatorial Federal Government. As Pontual notes, under these conditions, Novais Filho "...exercised command over the city with no open opposition, rejected the game of politics and the free expression of a diversity of interests... he based his actions on the technocratic urban planning know-how of engineers and architects..." (PONTUAL, 1998, p. 106–108). In fact, he respected and followed technical guidelines, and his actions were important in structuring circulation in the city as a whole, especially with regard to the widening and surfacing of roads and public street lighting. However, the 1940s also saw a huge increase in population which exacerbated social problems and the need for housing. Action in this area, however, continued to be the responsibility of the State government.

5. THE PROBLEM OF SLUMS

The lack of job opportunities in the countryside vastly increased the numbers of people coming to Recife in search of some way of making a living. The number of inhabitants of Recife rose from 238,000 in 1920 to 348,000 in 1940, according to data from the IBGE. The shortage of dry land on which to build and the absence of a policy of building affordable housing resulted in a huge increase in the number of precarious

FIGURA 26
Vila das Lavadeiras (Areias), Vila das Costureiras (Santo Amaro), Vila das Cozinheiras (Santo Amaro).
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 26
Washerwomen's Village (Areias), Seamstresses' Village, (Santo Amaro), Cooks' Village (Santo Amaro).
SOURCE: Museum of the City of Recife.

FIGURA 27
Vila dos Comericiários (Tamarineira).
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 27
Commerce workers Villa (Tamarineira).
SOURCE: Museum of the City of Recife.

FIGURA 28
Antônio Baltar, Vila dos Contínuos (Areias).
FONTE: Arquivo Público do Estado de Pernambuco

FIGURE 28
Antônio Baltar, Delivery Boys' Village (Areias).
SOURCE: State of Pernambuco Archive.

e de construção de casas da Liga Social contra o Mocambo em 1939. A primeira ação da campanha foi promover um levantamento do número de mocambos na cidade. O Censo realizado pela Comissão Censitária em 1938 revelou dados impressionantes do "mal que assolava a planície recifense" e a necessidade de uma intervenção do Estado sobre a questão habitacional.

A Liga Social contra o Mocambo pôs em execução um plano de construção de casas econômicas, de acordo com as seguintes categorias: a) casas para fins de assistência social; b) casas para operários sindicalizados e contribuintes dos institutos de previdência e caixas de pensões do Ministério do Trabalho; e c) casas para atividades profissionais (MELO, 1985, p. 58).

Os recursos para tal empreitada vinham de duas fontes principais. Uma seria a Cruzada Social contra o Mocambo, uma organização não governamental, mas aparelhada pelo Governo do Estado, que recolhia fundos entre o empresariado e de repartições do próprio governo e da municipalidade. Outra seria os institutos de previdência e caixas de pensões do Ministério do Trabalho, que reuniam os recursos que funcionários e empresas faziam ao longo do tempo, de acordo com as novas leis trabalhistas do governo de Getúlio Vargas.

Nos programas de assistência social, existiam alguns específicos, como um destinado a atender ao elevado contingente de mulheres chefe de família, que gerou a Vila das Lavadeiras (1940), em Areias, e as vilas das Costureiras (1941) e das Cozinheiras (1941), ambas em Santo Amaro.

Outro programa, com base nos fundos de aposentadoria e pensões, a fim de atender à demanda dos trabalhadores ligados a esse tipo de instituição, gerou a Vila dos Motoristas, no Cabanga, e a dos Transviários, no Rosarinho. Uma dessas vilas é a dos Contínuos, no bairro de Areias, projetada por Antônio Baltar, que foi construída em terras desapropriadas de um antigo engenho, próxima à outra importante avenida radial que corta a periferia do Recife e se dirige ao Jaboatão, município vizinho. Baltar, ao projetar o conjunto de 80 casas, procurou poupar ao máximo as árvores existentes. As casas possuíam 6 m x 10 m e, por serem conjugadas, iriam ter problemas de ventilação e insolação, sobretudo para as fachadas que ficassem voltadas para o poente. Para solucionar esse inconveniente, Baltar resolveu rearranjar o esquema de modo que todas as casas tivessem os quartos e as salas voltados para o nascente. O desenho sinuoso e a baixa densidade tendem a reproduzir algo próximo de uma cidade-jardim. O mesmo princípio da Unidade de Vizinhança, utilizado no bairro do Hipódromo, é novamente retomado. Baltar aproveitou uma antiga casa remanescente do engenho para locar a escola e o centro comunitário.

Outra vila com um desenho muito interessante é a Vila dos Comerciários, na Tamarineira, que se estende entre a Estrada do Arraial e a Avenida Norte, concluída no início da década de 1940. Projeto do engenheiro-arquiteto Ulysses Hellmeister, o conjunto contém cerca de 250 edificações, cada uma

dwellings constructed on swamps and wetlands in Recife. Such slums proliferated widely, occupying large tracts of various parts of the city, especially in areas prone to flooding: the banks of the main rivers (Capibaribe, Beberibe, Jiquiá, Jordão and Tejipió) and regions known as islands (Leite, Maruim, and Retiro). The land on which Recife was built had always contained lakes, streams, canals and lagoons, and such slum areas thus began to spring up in many parts of the city, often right next to mansions and grand houses, creating the characteristically intricate mosaic of today's Recife, in which slums and wealthy areas coexist alongside one another.

There were also *mocambos* around central areas, lying on stretches that are now occupied by Agamenon Magalhães Avenue. In his memoirs, Vamireh Chacon recalls the mangroves and *mocambos*, just a few meters away from Rua Visconde de Goiana, in Boa Vista in the 1940s, in what today is Ilha do Leite (CHACON, 1984, p. 83). In many parts of Recife, landowners allowed these areas to be occupied in exchange for payment of a land rent, a practice that persisted well into the 1970s.

These areas were predominantly precarious and created an urban fabric devoid of blocks or formal lots, with little free space, any open spaces usually being sacrificed to make room for new buildings or extensions to old ones, with walls made of mud or pieces of wood, straw or brushwood, covered with tin or straw roofs.

This, however, was not a problem specific to the 1930s and 1940s, but one that went back to the abolition of slavery or earlier, as observed by Saturnino de Brito in 1910. The 1923 Census shows that more than half of buildings presented some deficiency. According to Zélia Gominho, there were 23,869 formal buildings and 23,210 *mocambos* in the city in 1931. In other words, the ratio was more or less 1:1 (GOMINHO, 1998, p. 29). If we bear in mind that the poor families occupying *mocambos* were also larger than better-off families, it is fair to surmise that more than half of the population lived in such conditions. These were urban landscapes where extreme poverty was the norm.

The mangrove provided a source of sustenance, since it served as the setting for the crab cycle, vividly described by Josué de Castro in the mid-1930s. "...[The mangrove] provides everything: home and food, the *mocambo* and the crabs... there are 100,000 individuals, 100,000 citizens made of crabmeat. What the organism rejects returns as refuse to the mud of the mangrove to be made into crabs again... (1959, p. 24).

However, José Lira showed that there was a strong contrast between this hygienist discourse that saw *mocambos* as "...dens of iniquity for the spread of exotic ideas, beliefs and religious practices hostile to the dominant Catholic religion, dangerous concentrations of laborers, manual workers, idlers, agitators and all manner of

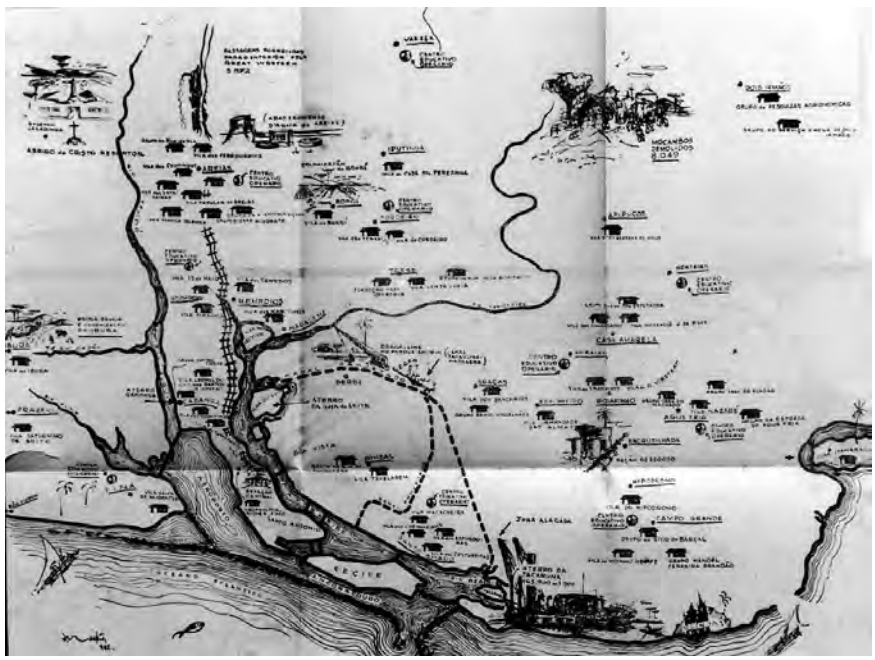


FIGURA 29
Mapa geral da cidade do Recife com as vilas construídas pela Liga Social contra o Mocambo.
FONTE: Relatórios da Liga Social contra o Mocambo, 1941–1945, Recife: Imprensa Oficial, 1941–1945.

FIGURE 29
Map Recife showing villages built by the Social League Against the Mocambo. Source: Reports produced by the Social League Against the Mocambo, 1941–1945, Recife: Official Press, 1941–1945.

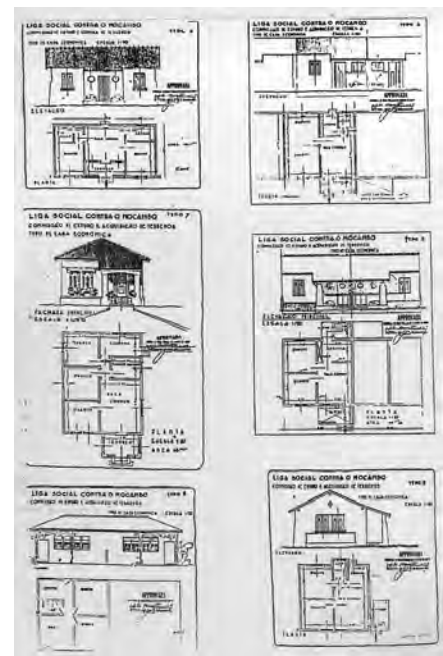


FIGURA 30
Tipos de casa da Liga Social contra o Mocambo.
FONTE: Cruzada Social contra o Mocambo: dois anos de política social. *In Revista Arquitetura e Urbanismo*, jan.–dez., 1941.

FIGURE 30
Types of housing produced by the Social League Against the Mocambo.
SOURCE: Social Crusade Against the Mocambo: two years of social policy. In Revista Arquitetura e Urbanismo, Jan.–Dec., 1941

contendo duas casas, com vielas para pedestres que passam transversalmente entre as casas, e equipamentos cívicos voltados para a comunidade.

Ao mesmo tempo que arrecadava fundos para a construção de casas, a Liga criava uma Comissão de Estudos e Aquisição de Terrenos, com a tarefa de examinar *in loco* terrenos cadastrados para a construção de casas populares e escolher os mais aptos. A distância de áreas encharcadas e a proximidade de corredores de transporte coletivo foi um condicionante para a escolha dessas áreas. De fato, como não existiam tantas áreas secas disponíveis, os novos terrenos estavam muito próximos das áreas molhadas, e isso atrasou obras. Assim, nasceram bairros inteiros, como Areias e Barro, enquanto outros sofreram grandes extensões, como Afogados e Santo Amaro.

Para todos os projetos da Liga, foram elaborados oito projetos-tipo, para atender diferentes configurações, respeitando uma padronização de materiais e técnicas construtivas. Esses tipos eram dispostos de forma ortogonal nos terrenos, procurando criar alguma área interna — alguns continham centros

miscreant" and another that regarded them as a "...channel providing privileged access to the primeval values and roots of the nation; popular culture being seen as the last redoubt of a national character threatened by the imperialism of cultures more advanced than that of Brazil" (LIRA, 1997, p. 12). Proponents of the latter included Gilberto Freyre, who, in 1937, published a book on the subject of this kind of housing, listing its positive features in terms of hygiene and national culture.

The condition of the *mocambos* scandalized the ruling élites who wanted to expunge this stain on the city's good reputation. In 1934, Carlos de Lima Cavalcanti issued decrees prohibiting the construction, reconstruction or granting of licenses to repair *mocambos* on the urban perimeter of the city (GOMINHO, 1998, p. 36).

The most concerted action against the *mocambos* was taken by Agamenon Magalhães, who was appointed acting governor during the *Estado Novo*. An ally of Getúlio Vargas,

comunitários e escolas, o que lembrava vagamente os princípios da Unidade de Vizinhança do urbanismo moderno. Há registros que esses projetos ficavam disponíveis para interessados que quisessem construir de forma higiênica. Assim, esses tipos de residência passaram a fazer parte da paisagem da cidade.

Depois reformulada como autarquia em 1945, como Serviço Social contra o Mocambo (SSCM), a Liga derrubou, entre 1939 e 1945, 14.597 mocambos e construiu 6.173 unidades de casas. Isso significa que 8.424 mocambos foram demolidos e seus ocupantes não foram contemplados com casas. É evidente a enorme disparidade entre as remoções e as construções: para cada três mocambos demolidos, construiu-se uma casa apenas. É difícil precisar onde estavam esses mocambos para onde essas populações acorreram, mas é plausível que boa parte deles foram retirados de áreas que correspondem ao arco da atual Avenida Agamenon Magalhães, desde a Ilha do Leite até Santo Amaro, e que parte considerável dessa população removida tenha acorrido aos morros da zona norte, na medida em que estes eram pouco ocupados até então, ou aos municípios vizinhos. Considerando que a cidade tinha, em 1931, 23.210 mocambos, número que deve ter aumentado ao longo da década, chegamos à conclusão de que foram removidos cerca de 60% dos mocambos da cidade. Fontes orais sempre apontaram que esse contingente foi ocupar as áreas de morro de Casa Amarela, embora não existam dados concretos para corroborar essa afirmação. Entretanto, é fato que novos e intensos afluxos populacionais começaram a chegar ao Recife entre as décadas de 1940 e 1960 e que, ao não encontrarem muito espaço livre na planície, direcionaram-se aos morros, que, nessas décadas, passam por um intenso processo de ocupação.

Em 2 de janeiro de 1946, o jornal *Folha da Manhã* publicou uma denúncia afirmando que, entre novembro e dezembro de 1945, foram construídos aproximadamente 3 mil novos mocambos nas áreas periféricas do Recife. A denúncia motivou uma investigação e, em 25 de janeiro, o SSCM apresentou um relatório no qual admitia que muitos mocambos foram construídos nos morros da Casa Amarela, notadamente no Alto José Bonifácio e arredores. De qualquer forma, a Liga representou uma iniciativa inédita de política habitacional e contribuiu decisivamente para a transformação da paisagem da cidade do Recife.

6. O FINAL DA DÉCADA DE 1940 E O ADVENTO DA DEMOCRACIA

O final da década de 1940 marcaria a consolidação do transporte motorizado e o abandono dos bondes como elementos estruturadores do espaço. As transformações viárias da era Novais Filho consolidaram esse modelo. Para tal, também contribuiu o último plano geral de urbanismo da cidade, efetuado em 1943 pelo urbanista paulista João Florence de Ulhôa Cintra, então

Magalhães, adopted the authoritarian stance of the *Estado Novo* and based his government on co-optation and mass indoctrination. He sought to increase social welfare as a way of diminishing the growing adherence of urban workers to the ideas of parties of the left. "The new régime, established on 10 November 1937 was not imposed on the people. It was a national decision, an act of self-defense against the evils that were assailing our social order" (MAGALHÃES, 1942).

At this point, under pressure from various sectors of society, Magalhães brought together forces from both the public and private sectors to wage a crusade against the *mocambos*. This meeting of interests took concrete form in the shape of a campaign to promote the construction of houses by the so-called Social League Against the Mocambo in 1939. The first act of this campaign was to conduct a survey of all the *mocambos* in the city. The census carried out by the Census Commission in 1938 produced striking revelations regarding the "evils that plagued Recife's floodplain" and the need for a State intervention in the field of housing.

The Social League Against the Mocambo set about implementing a plan to build affordable housing in the following categories: a) homes for people on social welfare; b) homes for unionized workers and contributors to the Ministry of Labor's national insurance scheme; and c) premises used for business (MELO, 1985, p. 58).

The resources to fund this undertaking came from two main sources. One was the Social Crusade Against the Mocambo, a non-government organization that was nevertheless set up and equipped by the State government, raising funds from local businesses and government departments at State and municipal level. The other source was the Ministry of Labor pension and welfare fund, which pooled resources saved by workers and companies over time, in accordance with the new labor laws introduced by the Gétulio Vargas administration.

Some social welfare programs had specific goals, such as one that aimed to benefit female heads of households, giving rise to the creation of a Washerwomen's Village (1940), in Areias, a Seamstresses' Village (1941) and a Cooks' Village (1941), both in Santo Amaro.

Another program, based on retirement funds and pensions, aiming to meet the needs of workers connected to this kind of institution, led to the creation of the Drivers' Village, in Cabanga, and the Transport Workers' Village, in Rosarinho. The Delivery Boys' Village, in the Areias neighborhood, was designed by Antônio Baltar and built on land expropriated from an old sugar plantation near to another important radial avenue traversing the outskirts of Recife that led to the neighboring municipality of Jaboatão. Baltar's design for a housing estate comprising 80 homes sought to spare as many as possible of the existing trees. The houses were 6m x 10m in size and, being terraced, would experience

diretor de obras da prefeitura de São Paulo, que foi convidado pela Comissão do Plano da Cidade a fim de orientar o estudo de um plano geral de remodelação e expansão do Recife. Após estudar a cidade, Ulhôa Cintra lançou uma série de sugestões em relação à estrutura viária, à expansão do porto, à localização da estação ferroviária central e à remodelação das áreas centrais, sobretudo os bairros de São José e Santo Antônio, este último já em sua fase final de reforma.

Ulhôa Cintra procurou adaptar para o Recife o sistema de perímetro de irradiação que tinha proposto para São Paulo em 1924. Este era um sistema lógico de circulação que fazia com que os veículos não necessariamente tivessem de passar pelo centro para ir a outro lugar da cidade, como ocorria nos planos anteriores. Assim, nasce a ideia da primeira perimetral (atual Avenida Agamenon Magalhães) e da segunda perimetral (de Afogados a Beberibe), que seriam arduamente construídas nas décadas seguintes.

O desenvolvimento desse perímetro exigiu a abertura e o alargamento de ruas nos bairros de Santo Antônio e São José, o término da abertura da Avenida Dantas Barreto e da Avenida N. Sa. do Carmo. Enquanto esta última foi concretizada no início da década de 1950, a primeira causou um impacto tremendo em termos de destruição de tecidos históricos quando concretizada, mais de 20 anos depois. Também foi proposto o alargamento da Rua Formosa (Avenida Conde da Boa Vista) e a abertura da Avenida Mário Melo, em Santo Amaro[16].

A Segunda Guerra Mundial atrasou obras, ocasionou racionamento da gasolina e provocou alguns quebra-quebras de lojas e estabelecimentos de italianos e alemães, mas os recifenses viveram dias de tranquilidade (CHACON, 1984, p. 45–47). A vida continuava com o *footing* pelas ruas do centro, as elites se encontravam nos clubes Internacional e Português, nos *lobbies* dos cinemas e dos hotéis, particularmente no Grande Hotel e no Hotel Central. Nessas reuniões, disseminavam-se os anglicismos, ritmos como o *swing*, o *jazz* e o *jitterbug* e o novo estilo de vida americanizado trazido pelos filmes (PARAÍSO, 1995, p. 125–127), diminuindo o prestígio da cultura francesa entre as elites locais. A paixão pelo futebol levou, no final da década, à criação dos campos de futebol do Sport e do Náutico, confirmando novas centralidades.

O transporte motorizado, seja público (ônibus) ou particular (automóvel) consolida-se na cidade. Com as críticas constantes ao sistema de bondes, tem início a introdução do sistema de ônibus. Embora admirasse as viagens

[16] Cintra propôs ainda um inusitado aterro em cima dos bancos de areia por vezes emergentes na bacia de Santo Amaro. Da praça formada nesse ponto, sairiam duas pontes, uma para o Bairro do Recife, outra para o bairro de Santo Antônio, viabilizando, dessa forma, o estabelecimento do perímetro de irradiação.

problems with ventilation and exposure to sunlight, especially in the case of the façades that faced the setting sun. To overcome this inconvenience, Baltar resolved to re-arrange the buildings in such a way that all the houses had bedrooms and living rooms that faced the rising sun. The sinuous design and low density aimed to produce something approximating to a garden city. The same principle of Neighborhood Unity, used in Hipódromo, was deployed once again here. Baltar took over an old house left over from the sugar plantation and turned it into a school and community center.

Another extremely interesting village was the Shopkeepers' Village in Tamarineira, between Estrada do Arraial and Avenida Norte, concluded in the early 1940s. Designed by the architect and engineer Ulysses Hellmeister, the estate comprises around 250 buildings, each one containing two houses, with pedestrian alleys running between the houses and facilities for the community.

At the same time as it was raising funds to build houses, the League also created a Commission for Research and Acquisition of Land, tasked with *in situ* inspection of lots registered for the construction of affordable housing with a view to selecting those lots that were best suited to this purpose. The fact that this area was located far from marshlands and close to public transport corridors was a key factor contributing to the selection of these plots. In fact, however, as there was very little dry land available, the new plots tended to be located in close proximity to wetlands and this delayed construction. This process brought whole neighborhoods, such as Areias and Barro, into existence, while others, such as Afogados and Santo Amaro, were vastly expanded.

All the League's projects involved the development of eight project types, appropriate for different configurations, with standardized materials and building techniques. These types were arranged orthogonally on the plots, in an attempt to create some kind of internal space, some of which contained community centers and schools, in a manner vaguely reminiscent of the modern urban planning concept of 'neighborhood unity'. There is evidence that these projects were made available for consultation by anyone interested in a hygienic form of construction. This kind of residence thus came to form part of the landscape of Recife.

After being restructured as a quango in 1945, under the name of Social Services Against the Mocambo (SSCM), between 1939 and 1945, the League bulldozed 14,597 *mocambos* and constructed 6,173 housing units. This means that 8,424 *mocambos* were demolished and their residents were not rehoused. It is clear that there was an enormous disparity between demolition and construction: only one house was built for every three *mocambos* knocked down. It is difficult to tell with any degree of precision where

FIGURA 31
Ulhôa Cintra, Estudo de Remodelação da Zona Central do Recife (1943).
FONTE: *Museu da Cidade do Recife.*

FIGURE 31
Ulhôa Cintra, Study for Redesign of Central Zone of Recife (1943).
SOURCE: Museum of the City of Recife.

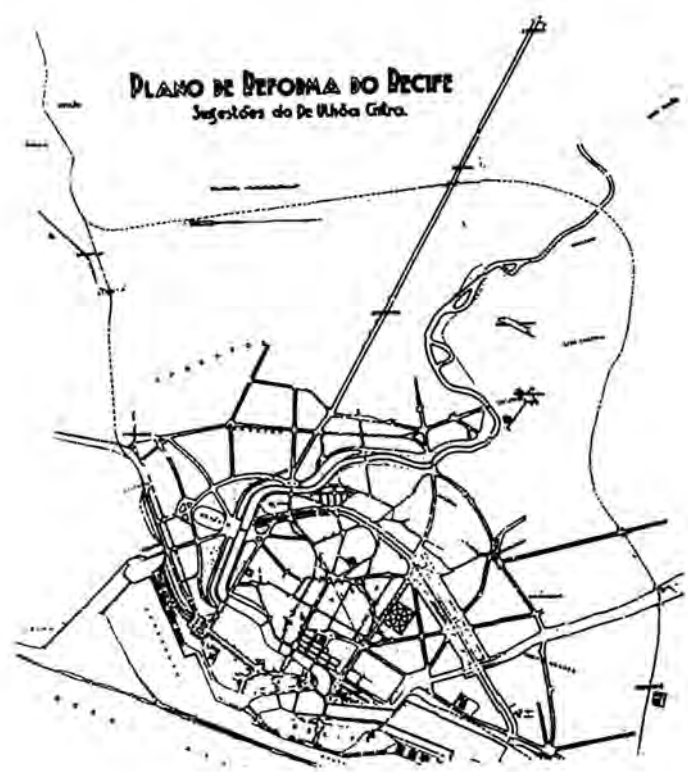


FIGURA 32
Ulhôa Cintra, Plano de Reforma do Recife (1943).
FONTE: *Revista Arquivos* 1-2, dezembro, 1943.

FIGURE 32
Ulhôa Cintra, Plan of Reform of Recife (1943).
SOURCE: Revista Arquivos 1-2 December 1943.

de bondes pelos subúrbios recifenses, Rostand Paraíso (1995, p. 167) não deixa de reconhecer a crítica a esse sistema e não esconde seu entusiasmo pelo sistema de ônibus:

> Começava a se avolumar a crítica sobre a qualidade dos serviços prestados pela Pernambuco Tramways, que descuidava da manutenção dos carros, não providenciava a reposição de peças e, por fim, colocava um número insuficiente de carros nas ruas, o que nos obrigava, em certa horas, a viajar em bondes superlotados e que, com frequência, quebravam, interrompendo as viagens [...]
>
> Naquele mês de junho (de 1944), exatamente a 24 de junho, a Pernambuco Autoviária [...] iniciava suas atividades no Recife. Lembro-me de ter presenciado, certo dia, a exibição de um grande número de carros daquela empresa a desfilar pela Avenida Dez de Novembro (atual Guararapes), parando todos ao lado do edifício do Sulacap, para demonstração da qualidade de seu equipamento e do cuidado havido na seleção de seu pessoal. Carros equipados com sistema de rádio, freio a ar, assentos de couro, limpos, higiênicos, pontuais e tripulados por gente cortês e bem treinada. O Recife passava a possuir um sistema de ônibus de Primeiro Mundo.

Essa mudança nos meios de transporte, com a eliminação da malha de bondes e introdução dos ônibus e dos automóveis individuais trará grandes modificações na estrutura da cidade. Se antes os deslocamentos situavam-se ao longo dos eixos dos trilhos de bondes, os novos meios de transporte propiciavam uma grande liberdade de ocupação, pois poderiam ser mais facilmente ampliados. O uso do automóvel pelas elites e classe média alta tornou possível a ocupação de setores de bairros tradicionais, como Espinheiro e Madalena, que ainda continham áreas livres em suas bordas, assim como os subúrbios populares servidos pelos ônibus.

Postos de gasolina, oficinas, concessionárias de automóveis e anúncios voltados para esse tipo de consumidor que se desloca de automóvel começam a transformar a paisagem urbana. Se o jovem Rostand Paraíso se entusiasmava com os modelos de automóveis e o sistema de ônibus das revendedoras, o senhor Policarpo Feytosa lamentava os inconvenientes trazidos pelo automóvel:

> Com a ânsia de ainda mais veloz correr, o automóvel contemporâneo é uma extravagância acachapada e comprida, sem uma só feição de beleza ou simplesmente de arte. Olhados do alto, de um quarto ou quinto andar de qualquer dessas almanjarras de alvenaria que já tanto enfeiam a cidade, sobretudo agrupados como num campo de devastação vizinho da

exactly these *mocambos* were located or where their residents ended up, but it is reasonably to presume that most of them were removed from areas where Agamenon Magalhães Avenue is currently located, stretching from Ilha do Leite to Santo Amaro, and that a considerable portion of this displaced population ended up on hillsides in the northern zone of the city, which had been only sparsely occupied at this time, or in neighboring municipalities. Bearing in mind that, in 1931, the city had 23,210 *mocambos*, the number must have increased over the decade, and 60%, therefore, must have been removed from the city. Oral sources suggest that this contingent of the population moved to the hillsides of Casa Amarela, although no concrete data exist to corroborate this information. The fact is, however, that significant new influxes of population began to arrive in Recife between the 1940s and 1960s and that, when they did not find enough free space on the floodplain, they turned to the hillsides, which were going through an intensive process of occupation at this time.

On 2 January 1946, the *Folha da Manhã* newspaper published a denunciation claiming that, between November and December of 1945, approximately 3,000 new *mocambos* had been built on the outskirts of Recife. This spawned an investigation, and, on 25 January, the SSCM submitted a report in which it admitted that many *mocambos* had been built on the hillsides of Casa Amarela, especially Alto José Bonifácio and the surrounding area. Despite its shortcomings, the League nevertheless represented a novel kind of housing policy initiative that made a significant contribution to the transformation of the landscape of Recife.

6. THE LATE 1940S AND THE ADVENT OF DEMOCRACY

The late 1940s would see the consolidation of motorized transport and the end of trams as a structural feature of the urban fabric. The transformation of the roadways during the Novais Filho era had consolidated this new model. This had also been facilitated by the last general urban plan of the city, produced in 1943 by the São Paulo urbanist João Florence de Ulhôa Cintra, who was at that time Director of Public Works at São Paulo City Hall and had been invited by the City Planning Commission to guide the studies relating to a new general plan for remodeling and expansion of Recife. After studying the city, Ulhôa Cintra produced a series of suggestions relating to the road structure, expansion of the port, the location of the central railway station, the rail transport system in general, and the redesign of central areas, especially the neighborhoods of São José and Santo Antônio, the last of which was already undergoing the final stages of renovation.

Ulhôa Cintra sought to adapt the radial perimeter system that he had proposed for São Paulo in 1924 to Recife. This was a logical

> Praça da Independência, eles se parecem com uns coleópteros zumbidores, comuns em tempo de inverno, curtos élitros duros, quase córneos, também brilham ao sol.
>
> *(FEYTOSA, 1945, p. 81)*

Os novos tempos trazidos pela vitória dos Aliados chegavam definitivamente ao Recife. O ideal estadonovista de ordem, ação e progresso permeou as agendas de Agamenon Magalhães e Novais Filho, e isso se refletiu na remodelação do bairro de Santo Antônio, com a imagem arquitetônica de um centro alto e denso, uma campanha para erradicar os mocambos e dar uma ênfase no automóvel. O final da década de 1940 traria novos ares, uma nova arquitetura, mas o ideal do arranha-céu e do automóvel como signos do progresso continuaria por muitas décadas.

circulation system that would mean that vehicles would not necessarily have to pass through the center to go to another place in the city, as had been the case with previous plans. This gave rise to the first perimeter road (now known as Agamenon Magalhães Avenue) and the second perimeter road (stretching from Afogados to Beberibe), which would be diligently constructed in the following decades.

The development of these perimeter roads required the opening and widening of roads in the neighborhoods of Santo Antônio and São José, and the completion of Dantas Barreto Avenue and N. Sa. do Carmo Avenue. The latter was eventually completed in the early 1950s, and the former would have a tremendous impact in terms of the destruction of historical urban fabric when it eventually came to pass, exactly 30 years later. There was also a proposal to widen Rua Formosa (Conde da Boa Vista Avenue) and open Mário Melo Avenue, in Santo Amaro[16].

The Second World War delayed construction work, led to gasoline rationing and caused some stores and businesses belonging to Germans and Italians to be vandalized, but for the most part Recife's citizens lived peacefully through the years of the war (CHACON, 1984, p. 45–47). Life continued as normal on the streets of the city center, with members of the upper classes meeting as usual at the International or the Portuguese Club, or in the lobbies of movie theaters or hotels, particularly the Grand Hotel and the Hotel Central. At these meetings, Anglicisms such as *swing*, *jazz* and *jitterbug* were all the rage, as was the style of life popularized in Hollywood movies (PARAÍSO, 1995, p. 125–127). This led to a decline in the prestige that French culture enjoyed among the local élites. A growing passion for Association Football led, in the final years of the decade, to the creation of the Sport and Náutico football grounds, which became new hubs of social activity.

Motorized transport, whether public (bus) or private (car) became more widespread in the city. The constant criticisms of the tram system had led to the introduction of a network of buses. Although he enjoyed tram rides to the suburbs of Recife, Rostand Paraíso (1995, p. 167) acknowledges the shortcomings of this system but shows unbridled enthusiasm for the new system of buses.

> Criticism began to mount regarding the quality of service provided by Pernambuco Tramways, which was neglecting maintenance, failing to replace parts, and providing an insufficient number of cars, thereby obliging us, at certain

[16] Cintra also proposed an unusual landfilling operation on top of banks of sand that sometimes appeared in the Santo Amaro basin. Two bridges led out from the square created at this point, one leading to Old Recife and the other to Santo Antônio, thereby making it possible to install the radial perimeter road.

> times, to pack into overloaded trams. Furthermore, the trams also frequently broke down and journeys were subsequently interrupted...
>
> In that month of June (1944), on the 24th of June to be precise, Pernambuco Autoviária... began its service in Recife. I remember one day attending an exhibition at which a large number of vehicles belonging to that company paraded down Dez de Novembro (now Guararapes) Avenue, all coming to a stop outside the Sulacap building, to demonstrate the quality of their equipment and the care with which they had selected their staff. The vehicles were equipped with radio, pneumatic brakes, and leather seats and were clean, hygienic, punctual, and manned by courteous well-trained crews. Recife now had an omnibus system worthy of the First World.

This change in means of transport, with the disappearance of the tram network and the introduction of buses and private cars that occurred at this time, resulted in substantial modification of the structure of the city. While, previously, people had moved about along the main axes of the tramlines, the new means of transport provided greater freedom, since lines could more easily be extended. The use of motor cars by the upper and middle classes made it possible to occupy parts of traditional neighborhoods such as Espinheiro and Madalena, which still had some empty spaces on their margins, along with the development of more low-income neighborhoods served by omnibuses.

Gas stations, workshops, dealerships and advertisements aimed at motorists began to transform the urban landscape. While the young Rostand Paraíso enthused over the new models of automobile and the new bus system, poor old Policarpo Feytosa lamented the inconveniences brought about by the motor car.

> Anxious to travel ever faster, the modern automobile is a great squatting extravagance, with not one single appealing or even artful feature to its name. Seen from above, from the fourth or fifth floor of any one of those concrete cowsheds that blot so much of the landscape these days, especially those scattered about like a disaster zone around Independence Square, these motor cars resemble so many buzzing beetles, such as are common in wintertime, squat hard-backed bugs, shining in in the sun (FEYTOSA, 1945, p. 81)

The new age brought about by the Allied victory was definitely arriving in Recife. The *Estado Novo* ideal of order, action and progress pervaded the agendas of Agamenon Magalhães and Novais Filho, and this was reflected in the redesign of Santo Antônio, giving it the architecture befitting a high-rise, densely built-up city center, and also in the campaign to eradicate the *mocambos* and the special place accorded to the new technology of the motor car. The late 1940s would usher in a new era and a new kind of architecture, but the idea of a city full of skyscrapers and automobiles as a sign of progress was well and truly here to stay.

FIGURA O
Praça da Independência.
FONTE: Museu da Cidade do Recife. Coleção de cartões postais.

FIGURE O
Independence Square.
SOURCE: Museum of the City of Recife. Postcards Collection.

8

RECIFE, CIDADE MODERNA E VERTICAL: DÉCADAS DE 1950 E 1960

RECIFE, A MODERN HIGH-RISE CITY:
THE 1950s AND 1960s

PATRICIA ATAÍDE SOLON DE OLIVEIRA

Grande parte das transformações na forma urbana e na arquitetura, que se disseminaram na cidade do Recife, particularmente entre as décadas de 1940 e 1970, foi uma repercussão de mudanças sociais profundas decorrentes, dentre outros fatores, do êxodo rural, do incremento nos setores da indústria, dos meios de transporte, da saúde e da educação. Como anteriormente mencionado, desde o início do século XX, as reformas urbanas no Bairro do Recife já anunciavam o anseio pela modernização das estruturas urbanas nas áreas centrais. Em sequência às obras de reaparelhamento do porto, seguiu-se um amplo debate urbanístico que terminou por gerar transformações nos bairros de Santo Antônio e São José, a partir da década de 1930. Segundo Pontual (1995, p. 799): "O Recife viveu, na década de 1930, um período de euforia intelectual e crescimento demográfico, no qual a questão urbana assume sem precedentes um papel central no ambiente cultural". Como visto no capítulo anterior, foi nesse período, mais especificamente no segundo quartel do século XX, que foi apresentado um grande número de planos de remodelação urbana para os bairros de Santo Antônio e São José, abrindo novas avenidas que estabeleceriam a conexão entre esses bairros e a cidade.

Além das ações modernizantes nas estruturas urbanas das áreas centrais da cidade, a segunda metade do século XX registrou um aumento no número de conexões do centro urbano com as áreas mais periféricas, consolidando, assim, a existência de novos bairros e incrementando o perímetro urbanizado do Recife. A criação de novos eixos viários favoreceu o surgimento de novos loteamentos em diversos bairros da cidade e de alguns novos bairros planejados, como Hipódromo e Jardim São Paulo, ocupando os espaços "intratentaculares" da cidade. Em 1948, por exemplo, Recife era a capital com o maior número de logradouros pavimentados e abastecidos de água canalizada e iluminação pública do Nordeste (IBGE, 1948).

Entretanto, soma-se a esses eventos o processo de expansão não planejado, que resultou em aterros de áreas de mangue e ocupação das áreas alagáveis ou áreas de morro, de maneira espontânea, por camadas populares ou por loteamentos e novos bairros, transformado a mancha urbana em um grande *continuum*. Gradativamente, a configuração da cidade do Recife, que até então se apresentava como um centro efervescente de renovações cercado de subúrbios menos adensados, vai adquirindo o perfil das demais capitais: um centro histórico que vivencia os impasses e conflitos entre conservação e modernização rodeado por áreas em urbanização e espraiamento nos subúrbios.

Enquanto o campo da Engenharia já se mostrava ativo, por meio dos seus profissionais empenhados na elaboração dos planos urbanísticos para a modernização da cidade desde o final da década de 1920, é somente na década de 1950 que foi implementada uma importante reforma curricular do curso de Arquitetura e Urbanismo vinculado à Escola de Belas Artes de

Many of the transformations in the urban form and architecture of Recife, especially those occurring between the 1940s and 1970s, have been the result of profound social changes connected with, among other factors, the process of rural depopulation, the growth of various industrial sectors, transportation systems, health and education. As seen in previous chapters, from the early 20th century onwards, the renovation of the Old Recife neighborhood demonstrated an eagerness to modernize urban structures in central areas. In consequence of this, work on re-equipping the port was followed by a wide-ranging debate concerning urban planning that ultimately led to the transformation of the Santo Antônio and São José neighborhoods, beginning in the 1930s. According to Pontual (1995, p. 799), "Recife was, in the 1930s, going through a ferment of ideas and demographic growth and it was at this time that urban issues began to assume a hitherto unimaginable prominence among cultural figures and intellectuals". As seen in the previous chapter, it was this period, more specifically the second quarter of the 20th century, that saw the production of a large number of the plans for remodeling the urban design of the Santo Antônio and São José neighborhoods, opening up new avenues to establish a connection between these neighborhoods and the rest of the city.

Apart from action to modernize urban structures in the central parts of the city, the second half of the 20th century also saw an increase in the number of connections between the city center and more peripheral areas, thereby consolidating the already existing new neighborhoods and expanding the perimeter of urban development. The creation of new road axes helped to encourage the production of new blocks and lots in various neighborhoods, along with the installation of a number of new planned neighborhoods, such as Hipódromo and Jardim São Paulo, which occupied spaces in between the tentacle-like extensions of the urban fabric of the city. In 1948, for example, Recife was the State capital with the largest number of addresses possessing paved streets, piped water and public street lighting, in the whole of the Northeast region of Brazil (IBGE, 1948).

These events were, however, accompanied by a process of non-planned expansion, which resulted in the landfilling of mangroves and occupation of areas prone to flooding and on hillsides, either informally by impoverished members of society or by way of division into formal lots and the creation of new neighborhoods. This transformed the urban fabric of the city into a continuous whole. Gradually, the configuration of the city, which up until this point had taken the form of a vibrant center subject to renovation surrounded by less densely occupied suburbs, began to acquire the same profile as that of other State capitals, involving an historic city center subject to the conflicts stemming from the contradictory

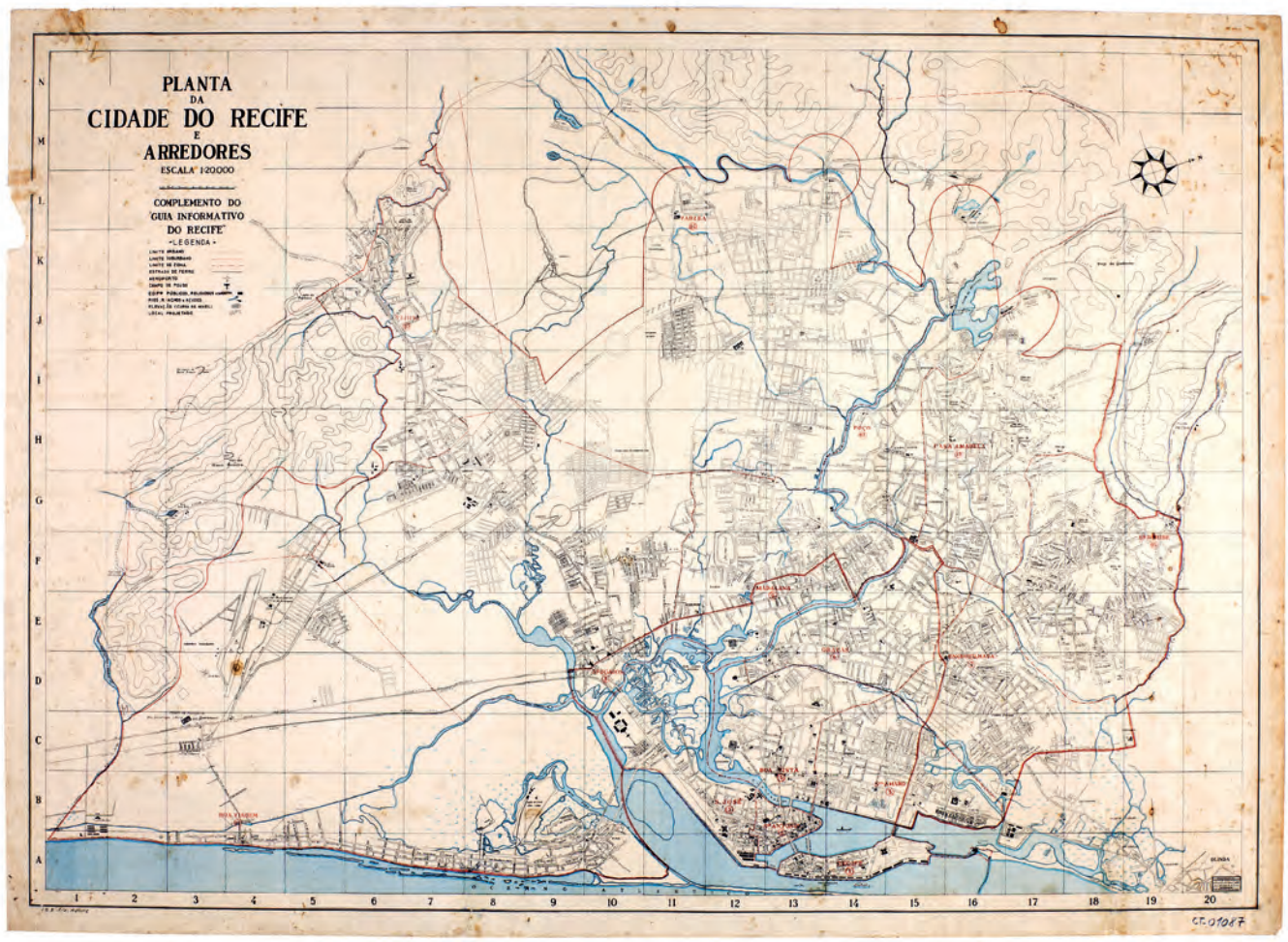


FIGURA 1
Planta da cidade do Recife e arredores em 1956.
FONTE: Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 1
Plan of the city of Recife and surroundings in 1956.
source: Museum of the City of Recife.

FIGURA 2
Igreja dos Martírios antes do início das obras da Avenida Dantas Barreto.
FONTE: *Arquivos Fotográficos de Wilson Carneiro da Cunha, Fundação Joaquim Nabuco.*

FIGURE 2
Church of the Martírios before the building of the Avenida Dantas Barreto.
SOURCE: Fundaj/ Wilson Carneiro da Cunha Photographic Archives.

FIGURA 3
Igreja dos Martírios após a demolição dos sobrados vizinhos. Fotografia de Alcir Lacerda.
FONTE: *Acervo URB/Recife, in Continente multicultural. Recife: Cepe Editora, Ano III, Nº 31, julho/2003, p. 83.*

FIGURE 3
Church of the Martírios after the demolition of neighboring houses.
SOURCE: URB/Recife collection, in Continente Multicultural. Recife: Cepe Editora, III, n. 31, July/2003, p. 83.

FIGURA 4
Igreja dos Martírios após a abertura da Avenida Dantas Barreto, antes de sua demolição. Fotografia de Alcir Lacerda.
FONTE: *Acervo URB/Recife, in Continente multicultural. Recife: Cepe Editora, Ano III, Nº 31, julho/2003, p. 83.*

FIGURE 4
Church of Martírios Martírios church after the opening of Avenida Dantas Barreto and about to be demolished.
SOURCE: URB/Recife collection, in Continente Multicultural. Recife: Cepe Editora, III, n. 31, July/2003, p. 83.

Pernambuco. A chegada do arquiteto italiano Mario Russo, do carioca Acácio Gil Borsoi e do português Delfim Fernandes Amorim, que ocorre entre o final da década de 1940 e o início da década de 1950, dá novos rumos à produção arquitetônica local, ao passo que implementam um método de ensino vinculado aos princípios da arquitetura moderna, particularmente do racionalismo europeu e da escola carioca (NASLAVSKY, 2012).

Para descrever a cadeia de acontecimentos que motivaram as sucessivas transformações da forma urbana da cidade do Recife ao longo dos anos, é indispensável compreender as ações de conservação e preservação que, desde muito cedo, fizeram parte do pensamento intelectual vigente. A construção de um Recife moderno e vertical se deu em meio a uma série de confrontos com o campo da conservação, sobretudo nas áreas centrais da cidade. Estava fortalecida a consciência de que o centro precisava de ações de controle urbanístico no intuito de reduzir os impactos das novas transformações previstas no patrimônio arquitetônico colonial, que teve seu processo de reconhecimento iniciado com a criação do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

A 1ª Diretoria Regional[1] do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Sphan), chefiada por Ayrton Costa de Carvalho, teve como principal objetivo intermediar os conflitos entre o processo de transformação urbana e a conservação do patrimônio histórico, especialmente na capital, onde as solicitações por modernização das estruturas eram mais frequentes. Ao contrário das reformas urbanas até meados do século XX, quando inexistia uma oposição consistente à destruição, a partir dos anos 1950 as intervenções modernizadoras de construção de novos edifícios e a abertura de vias irão encontrar uma resistência mais estruturada por meio da atuação do Sphan.

Sendo assim, este capítulo busca sintetizar a relação intrínseca entre modernização das estruturas urbanas, verticalização e conservação do patrimônio histórico no Recife, com vistas à construção de um panorama da produção arquitetônica e urbanística da cidade entre as décadas de 1950 e 1970. Para contextualizar esta narrativa, no entanto, temos de retroceder ao ano de 1946, que marca a institucionalização do 1º Distrito Regional da Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Dphan) em Pernambuco, e avançar, em alguns aspectos, na década de 1970, até a instituição do Plano de Preservação de Sítios Históricos (PPSH), em 1979, que limitou as sucessivas ações de renovação urbana nas áreas centrais da cidade.

[1] O 1º Distrito Regional da Dphan, sediado em Pernambuco, mas que abrange os estados de Alagoas, da Paraíba e do Rio Grande do Norte, passou a ser liderado por Ayrton Costa de Carvalho, que já atuava como técnico da instituição antes da reforma. Além de ter participado da Diretoria de Arquitetura e Urbanismo, foi o responsável por assumir a diretoria do 1º Distrito Regional. Segundo Pereira (2014), o papel desse engenheiro na disseminação do campo da conservação no Estado não se limitou à sua atuação como diretor do 1º Distrito, mas também à sua carreira como docente do curso de Arquitetura e Urbanismo na Escola de Belas Artes de Pernambuco.

forces of conservation and modernization, surrounded by areas undergoing urban development and sprawling out into the suburbs.

While the field of engineering was already thriving in the region, with professionals from the late 1920s onwards engaged in developing urban modernization plans for the city, it was not until the 1950s that the course in Architecture and Urban Planning at the Pernambuco School of Fine Arts underwent any significant changes. The arrival of the Italian architect Mario Russo, along with Acácio Gil Borsoi from Rio, and Delfim Fernandes Amorim from Portugal, in the late 1940s and early 1950s, provided a new direction for local architecture, including introduction of a new teaching method based on the principles of modern architecture, especially those of European rationalism and the Rio school (NASLAVSKY, 2012).

In order to describe the chain of events that led to the successive transformations of the urban form of the city of Recife over the years, it is essential to understand how actions relating to conservation and preservation taken at an early stage still shape thinking today. The construction of a modern high-rise Recife was accompanied by a series of confrontations with conservationist movements, especially in central parts of the city. This sharpened awareness of the fact that the city center required oversight of urban planning in such a way as to reduce the impact of the changes envisaged on colonial architectural heritage, which had begun to be accorded a higher value than previously with the creation of the National Historic and Artistic Heritage Service.

The main aim of the 1st Regional District Office[1] of the National Historic and Artistic Heritage Service (SPHAN), headed by Ayrton Costa de Carvalho, was to act as an intermediary in conflicts between the process of urban transformation and the conservation of historic heritage, especially in Recife, where requests for modernization were most frequently received. Different from the kind of urban reforms carried out up to the middle of the 20th century, at which time there had been no organized opposition to demolition, in the 1950s, modernizing interventions involving the construction of new buildings and the opening of new roadways would encounter more concerted resistance as a result of the work of the SPHAN.

[1] Leadership of the 1st Regional District Office of DPHAN, headquartered in Pernambuco, but also covering the States of Alagoas, Paraíba and Rio Grande do Norte, passed to Ayrton Costa de Carvalho, who had already been working as a technician at the institution prior to the reform. In addition to this, Carvalho had also previously been involved in the Directorate of Architecture and Urban Planning. According to Pereira (2014), his role in raising awareness of conservation issues in the State was not confined to his work as director of the 1st Regional District Office but also formed an important aspect of his work as lecturer in Architecture and Urban Planning at the Pernambuco School of Fine Arts.

1. A POLÍTICA DE CONSERVAÇÃO URBANA EM PERNAMBUCO

A cronologia da política de preservação no Brasil tem seu marco inicial na segunda metade da década de 1930, quando o Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Sphan) começa a ser estruturado pelo grupo de modernistas vinculados ao Ministério de Educação e Saúde, fundado durante o Estado Novo. Entretanto, já na segunda década do século XX, algumas instituições com função similar à que seria exercida pelo Sphan foram, pioneiramente, criadas em alguns estados do Brasil, como Minas Gerais, Bahia e Pernambuco (FONSECA, 2000).

Apesar de termos uma ação mais efetiva do campo da conservação no Estado de Pernambuco somente após a federalização do serviço de patrimônio, a trajetória das práticas de reconhecimento dos valores patrimoniais dos bens imóveis de Pernambuco se inicia já nas primeiras décadas do século XX, antes mesmo da criação do Sphan. Os primeiros instrumentos para a preservação do patrimônio histórico antecedem o surgimento desse órgão: a criação da Inspetoria Estadual de Monumentos Nacionais, em 1928, já demonstrava a preocupação do corpo intelectual acerca das reformas urbanas que atingiram com intensidade o Bairro do Recife, na década de 1910, e já prenunciava um processo de significativas transformações urbanas nos bairros de Santo Antônio e São José. Além disso, vale ressaltar a contribuição dos estudos do sociólogo Gilberto Freyre no debate preservacionista do Estado.

A Inspetoria Estadual de Monumentos Nacionais permaneceu ativa até 1933. Sua atuação consistiu, primeiramente, na criação de um inventário de bens imóveis de valor excepcional presentes no Estado, além das atividades de orientação e fiscalização para a realização de obras em edifícios históricos, a exemplo da Capela de São Mateus, do Engenho Massangana e dos conventos franciscanos de Igarassu e de Olinda. No entanto, destaca-se como um dos exemplares mais importantes da atuação dessa Inspetoria a obra de restauro da Igreja da Madre de Deus, no Recife, em 1930. Segundo o mesmo autor, essa foi a primeira obra no Estado e, possivelmente, no País em que foram adotados princípios clássicos da teoria da restauração (CANTARELLI, 2014).

Mesmo com as iniciativas pioneiras identificadas em Pernambuco, a institucionalização do campo da conservação só foi de fato efetivada a partir da criação do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Sphan)[2], em 1937, passando a ter maior alcance no Estado somente em 1946, quando se instala no Recife a 1ª Regional da Dphan, dirigida por Ayrton Costa de

[2] Em 1938, apenas um ano após a institucionalização do Sphan, Recife já somava, aproximadamente, 20 bens imóveis inscritos no livro de tombamento do órgão. Entre eles: o Convento e a Igreja do Carmo do Recife, o Convento e Igreja de Santo Antônio, a Igreja da Madre de Deus, a Igreja da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Carmo e a Igreja Matriz de Santo Antônio (Iphan, 2017).

The present chapter will thus examine briefly the close relation between the modernization of urban structures and the creation of high-rise buildings and the conservation of historic heritage in Recife, with a view to providing an overview of architecture and urban planning in the city in the years between 1950 and 1970. To put this story in context, however, we must go back to the year 1946, which saw the creation of the 1st Regional District Office of the Directorate of Historic and Artistic Heritage (DPHAN) in Pernambuco, and also look forward, to some extent, to the 1970s, when the introduction of the 1979 Historic Sites Preservation Plan (PPSH) put an end to the succession of renovations that were being conducted in central areas of the city.

1. URBAN CONSERVATION POLICY IN PERNAMBUCO

The history of preservation policy in Brazil began in the second half of the 1930s, when the National Historic and Artistic Heritage Service (SPHAN) was first set up by a group of modernists attached to the Ministry of Health and Education founded during the *Estado Novo*. By the second decade of the 20th century, however, a number of pioneering institutions with a function similar to that of the future SPHAN had already been created in some States of Brazil, such as Minas Gerais, Bahia and Pernambuco (FONSECA, 2000).

Although there would be more effective conservation in the State of Pernambuco only after federalization of the heritage service, the heritage value of properties was already something that was recognized in Pernambuco in the early years of the 20th century, prior to the creation of the SPHAN. The first historic heritage preservation tools antedate this organization, stemming from the creation of the State Inspectorate of National Monuments, as far back as 1928. This shows how intellectuals of the time were already concerned about the urban reforms that had made such a huge impact on Old Recife in the 1910s and which had ushered in a process of substantial urban transformation of the neighborhoods of Santo Antônio and São José. It is also worth noting the influence of sociological studies conducted by Gilberto Freyre on the debate surrounding preservation in the State of Pernambuco.

The State Inspectorate of National Monuments remained active until 1933. Its work involved, primarily, drawing up an inventory of properties of exceptional historical or artistic value in the State, as well the provision of orientation and oversight in relation to work being carried out on historical buildings, such as São Mateus Chapel, the Massangana sugar mill, and the Franciscan convents in Olinda and in Igarassu. One of the most outstanding examples of the work of this Inspectorate, however, was

Carvalho[3]. Nesse momento, o bairro de Santo Antônio já havia sofrido diversas transformações com a abertura da Avenida Guararapes e se encontrava com as obras do que viria a ser a Dantas Barreto já em curso, tendo perdido, nesse processo, por exemplo, a Igreja do Paraíso, dentre várias outras construções coloniais. O recém-instalado órgão do patrimônio foi responsável essencialmente por evitar o desaparecimento de bens imóveis de reconhecido valor patrimonial, além de controlar a inserção de novas construções no centro histórico da Cidade do Recife.

Assim como no escritório central do Sphan no Rio de Janeiro, não era raro modernistas ocuparem cargos de chefia nas coordenadorias regionais. A presença de Ayrton Costa de Carvalho, ex-integrante da equipe de Luiz Nunes na Diretoria de Arquitetura e Construção do Estado na década de 1930, na chefia da 1ª Coordenadoria Regional não era um exemplo isolado. A presença de arquitetos modernos no quadro técnico do Sphan contribuiu para o fortalecimento da ideia de que a arquitetura moderna e a arquitetura colonial detinham características comuns que resultavam em um reconhecimento de ambas as expressões artístico-arquitetônicas como objetos passíveis de estabelecer relações no contexto urbano:

> [...] em função do perfil profissional preponderante no corpo técnico do Sphan, em que predominavam os arquitetos, o critério de seleção de bens com base na representatividade histórica, considerada a partir de uma história da civilização material brasileira, ficou em segundo plano em face de critérios formais e a uma leitura ditada por uma determinada versão da história da arquitetura no Brasil — leitura produzida pelos arquitetos modernos, que viam afinidades estruturais entre os princípios construtivos do período colonial e os da arquitetura modernista.
>
> *(FONSECA, 2000, p. 110).*

A atuação enérgica do 1º Distrito Regional da Dphan, implantado no Estado em 1946[4], resulta na criação de instrumentos cada vez mais eficazes para a contenção do processo de verticalização no bairro de Santo Antônio como resposta, sobretudo, à perda de inúmeros remanescentes do período colonial

[3] Engenheiro Civil de formação, Ayrton Costa de Carvalho, antes de assumir o cargo de Diretor do 1º Distrito da Dphan, integrou o grupo da Diretoria de Arquitetura e Urbanismo do Estado de Pernambuco. Juntamente com o arquiteto Luís Nunes e o também engenheiro Joaquim Cardozo, foi responsável pela construção de diversas obras públicas do Estado, como a Caixa-d'água de Olinda, ao lado da Igreja da Sé, na década de 1930. Segundo Reis Filho (2016), a atuação desse grupo trouxe uma série de inovações para a construção de edifícios públicos no Estado; a equipe desenvolveu um sistema de projeto e de organização de obras de vanguarda, inspirado no modelo de racionalização do modernismo alemão.

[4] Com a instalação do 1º Distrito, de 1946 a 1979 o número de bens tombados em Pernambuco cresce para 71. Entre esses novos artefatos protegidos pela Dphan, está o acervo arquitetônico da cidade de Olinda, incluindo seus remanescentes do período colonial e a moderna Caixa-d'água.

the restoration of the Church of the Mother of God (Madre de Deus) , in Recife, in 1930. It has been suggested that this was the first project in the State of Pernambuco and, possibly, in the whole of Brazil, to adopt the classical principles underlying the theory of restoration (CANTARELLI, 2014).

Even with the groundbreaking initiatives in Pernambuco, the institutionalization of the field of conservation would in fact only truly come about with the creation of the National Historic and Artistic Heritage Service (SPHAN)[2], in 1937, an organization which became more active in Pernambuco only in 1946, when the 1st Regional District Office of the DPHAN was installed in Recife, under the leadership of Ayrton Costa de Carvalho[3]. At this point, the Santo Antônio neighborhood had already undergone various transformations, including the opening of Guararapes Avenue, and work on what would later become Dantas Barreto Avenue was already underway. This process had already resulted in the loss of Paraíso Church along with various other colonial buildings. The recently installed heritage organization was responsible essentially for attempting to prevent the disappearance of buildings of clear historical or artistic value, as well as for overseeing the incorporation of new buildings into the city's historic center.

As was the case at the central office of the SPHAN in Rio de Janeiro, it was not uncommon for modernists to occupy leading positions in local branches also. The position of Ayrton Costa de Carvalho, a former member of Luiz Nunes's team at the State Directorate of Architecture and Construction in the 1930s, at the head of the 1st Regional District Office was no isolated example. The presence of modern architects in the SPHAN's technical team helped to give further credence to the idea that modern and colonial architecture shared certain features in common

[2] In 1938, just one year after the creation of the SPHAN as an institution, Recife already possessed around 20 listed properties. These included the Convent and the Church of Carmo of Recife, the Convent and Church of Santo Antônio, the Church of the Mother of God, the Church of the Third Order of Our Lady of Carmo and the Parish Church of de Santo Antônio (IPHAN, 2017).

[3] Trained as a civil engineer, before assuming the post of Director of the 1st Regional District Office of the DPHAN, Ayrton Costa de Carvalho had been a member of the Directorate of Architecture and Urban Planning group in the State of Pernambuco. Along with fellow architect Luís Nunes and the engineer Joaquim Cardozo, he had been one of those responsible for various public works in the State, including the Olinda Water Tower and Olinda Cathedral, in the 1930s. According to Reis Filho (2016), this group oversaw the introduction of a series of innovations in the construction of public buildings in the State. The team developed a system for designing projects and conducting public works inspired by the rationalistic model of German modernism.

em meio às reformas urbanas, gerando uma série de conflitos que extrapolavam o debate urbanístico.

No órgão de patrimônio do Estado, Ayrton Carvalho foi o grande responsável por envolver arquitetos como Acácio Gil Borsoi, Delfim Fernandes Amorim, Vital Pessoa de Melo, Helvio Polito, Zildo e Zenildo Sena Caldas, entre outros profissionais ligados diretamente com a produção de arquitetura moderna, nas práticas referentes ao serviço de Patrimônio de Pernambuco. Segundo Caldas (2016), os serviços prestados por esses profissionais ao 1º Distrito Regional geralmente não eram formalizados ou remunerados. As colaborações dadas, geralmente em forma de pareceres, eram realizadas a convite do diretor Ayrton Carvalho, colega e ex-professor de muitos deles.

Em Pernambuco, foram inscritos 44 bens patrimoniais nos livros de tombo do Sphan, sendo que 40 exemplares foram tombados em 1938, entre eles a Igreja Madre de Deus, a Capela Dourada e o conjunto da Igreja da Ordem Terceira de São Francisco, todos representantes da arquitetura colonial.

Dois grandes marcos legais importantes para o campo da conservação urbana em Pernambuco foram instituídos no recorte de tempo abordado neste capítulo: o Plano de Gabaritos, em 1965, e o Plano de Preservação de Sítios Históricos, em 1979.

Diante do processo de verticalização que se intensificou a partir de meados do século XX, especialmente no bairro de Santo Antônio, surge, em 1965, o primeiro instrumento municipal de proteção aos monumentos históricos. O Plano de Gabaritos foi uma medida conciliatória elaborada pela Prefeitura Municipal do Recife em parceria com o 1º Distrito da Dphan com o objetivo de diminuir os conflitos causados pelo processo de verticalização e o crescente interesse pela preservação de monumentos do passado: "O Plano de Gabaritos para os bairros de Santo Antônio e São José consiste em uma planta de zoneamento que estipula gabaritos para o entorno de monumentos tombados localizados entre a Praça da Independência e o Forte das Cinco Pontas" (PEREIRA, 2009, p. 101). Esse instrumento se baseava na distribuição de bens imóveis excepcionais, sobretudo as igrejas, para definir o gabarito das edificações da vizinhança. Segundo Reynaldo (1998), as igrejas, que foram uma peça-chave na configuração urbanística do Recife do século XVIII, ainda assumem um papel definidor na construção da paisagem moderna no centro da cidade.

O Plano de Preservação de Sítios Históricos (PPSH) foi uma iniciativa de salvaguarda e reconhecimento patrimonial de sítios históricos como um conjunto, de acordo com as diretrizes postuladas pelas cartas patrimoniais mais recentes, não apenas de bens excepcionais (VIEIRA, 2007). Essas ações controlaram e direcionaram as ações de transformação das áreas centrais — tanto de abertura de novas vias quanto de verticalização. Os entraves para a verticalização das áreas urbanas consolidadas acontecem no mesmo momento

and resulted in general acknowledgment that both styles of art and architecture could be incorporated into the urban landscape.

> ...in view of the particular makeup of the SPHAN's technical team, which was composed mostly of architects, the criterion for the selection of assets based on historical representativeness, in the context of the history of Brazil's material civilization, came to play a secondary role to more formal criteria and an interpretation dictated by a certain version of the history of architecture in Brazil—a reading produced by modern architects, who saw structural affinities between the principles of construction of the colonial period and those of modern architecture.
> *(FONSECA, 2000, p. 110).*

The energetic work of the 1st Regional District Office of the DPHAN, installed in Pernambuco in 1946[4], resulted in the creation of increasingly more effective instruments to contain the process of high-rise development of the Santo Antônio neighborhood. This occurred principally as a response to the loss of numerous buildings left over from the colonial period in the midst of urban reforms, generating a series of conflicts and debates that extended far beyond urban planning.

At the State heritage organization, Ayrton Carvalho was the main person responsible for involving architects such as Acácio Gil Borsoi, Delfim Fernandes Amorim, Vital Pessoa de Melo, Helvio Polito, Zildo and Zenildo Sena Caldas, and other professionals directly involved in the production of modern architecture, in the work of the heritage service in Pernambuco. According to Caldas (2016), the services provided by these professionals for the 1st Regional District Office were generally not of an official nature and went unremunerated. The contributions made, generally in the form of technical reports, were usually at the invitation of the director, Ayrton Carvalho, who was a former colleague and teacher of a great number of these individuals.

In Pernambuco, 44 assets regarded as heritage were listed by the SPHAN, forty of these in 1938, including the Church of the Mother of God, the Golden Chapel and the Church of the Third Order of Saint Francis ensemble, all examples of colonial architecture.

The two main legal documents relating to urban conservation in Pernambuco produced in the period covered by this chapter were the Setbacks Plan, in 1965, and the Preservation of Historic Sites Plan, in 1979.

[4] With the installation of the 1st Regional District Office, between 1946 and 1979, the number of listed items in Pernambuco grew to 71. These new DPHAN-protected assets included the architectural ensemble of the city of Olinda, including the remaining buildings from the colonial period and the modern Water Tower.

em que ocorre uma grande crescimento periférico nas regiões oeste, norte e sul, possibilitado pelas melhorias da Avenida Caxangá e pela construção da Avenida Agamenon Magalhães, que serão melhor descritas a seguir.

Entretanto, paralelamente às ações de proteção do legado colonial, capitaneadas pelo 1º Distrito Regional, acontecia na cidade, principalmente nos bairros de Santo Antônio e São José, a confecção de planos que visavam a demolição de quarteirões inteiros para a abertura de novas vias que vinham sendo ventiladas desde o final dos anos 1920 (como visto em capítulos anteriores). Apesar de grande parte das ideias contidas nos planos terem sido abandonadas ou desencorajadas pelo 1º Distrito Regional, por meio de instrumentos legais, as décadas de 1950, 1960 e 1970 ainda abrigaram mudanças sensíveis da forma urbana das áreas centrais da cidade, mesmo que elas não tenham ocorrido sem conflitos.

Apesar de serem importantes marcos para a política de conservação urbana do Estado, que arrefeceram a verticalização e outras ações de renovação nos bairros centrais, essas barreiras acabam extravasando o impulso de modernização para áreas mais periféricas onde esses conflitos com o patrimônio não eram um empecilho. Assim, partes da Boa Vista, Espinheiro, Graças e o recentemente urbanizado Boa Viagem iniciam seu processo de verticalização e começam a estabelecer novas centralidades na cidade.

É importante ressaltar que, ao contrário da Avenida Dez de Novembro, chamada posteriormente de *Avenida Guararapes*[5], a abertura da Avenida Dantas Barreto coincidiu com uma fase de consolidação do campo da conservação na cidade do Recife, o que a tornou palco de uma série de conflitos até sua conclusão, que naturalmente foi retardada pelos inúmeros impasses que se sucederam ao longo das décadas. A abertura da avenida permaneceu estagnada na altura do Pátio do Carmo até a segunda gestão do Prefeito Augusto Lucena (1971–1975), quando a conclusão da obra voltou a ser prioridade da municipalidade. Os conflitos que permearam a retomada da abertura da Avenida Dantas Barreto foram protagonizados por grupos que se manifestavam favoráveis à conservação do bairro de São José, tendo em vista as consequências da nova avenida para o bairro de Santo Antônio, como os diversos edifícios demolidos e a verticalização, e os grupos que apostavam no poder transformador do novo desenho urbano para valorizar o bairro. O regime autoritário que se instaura em 1964 e a forte propaganda do governo em prol da modernização do bairro de São José são alguns dos fatores decisivos para a conclusão da avenida, que leva consigo importantes remanescentes do passado colonial[6].

[5] Processo descrito no capítulo anterior.

[6] Foi resultado da abertura da Avenida Dantas Barreto a demolição da Igreja dos Martírios, edificação presente em uma das quadras derrubadas para a obra da nova avenida. Esse acontecimento só foi

To counteract the process of high-rise development that had intensified at the beginning of the second half of the 20th century, especially in the Santo Antônio neighborhood, 1965 saw the first municipal instrument to protect historic monuments. The Setbacks Plan was a conciliatory measure drawn up by Recife City Hall, in partnership with 1st Regional District Office of the DPHAN to mitigate conflicts between the process of high-rise development and growing interest in the preservation of monuments of the past. "The Setbacks Plan for the neighborhoods of Santo Antônio and São José is a zoning plan that stipulates setbacks around listed monuments located between Independence Square and Five Points Fort" (PEREIRA, 2009, p. 101). This tool used the distribution of exceptional properties, especially churches, to establish the setbacks for buildings in the vicinity. According to Reynaldo (1998), churches, which had played such a major role in the urban configuration of Recife in the 18th century, were still a key feature of the landscape of the city center in the modern world.

The Historic Sites Preservation Plan (PPSH) was an initiative that aimed to recover and provide recognition as heritage of ensembles of historic buildings, not just single buildings possessing exceptional qualities, as laid out in the guidelines contained in the most recent heritage charters (VIEIRA, 2007). The aim was to provide orientation and oversight in relation to action taken to transform central areas—including both the opening of new roads and high-rise development. The appearance of obstacles to high-rise development of consolidated urban areas coincided with accelerated growth on the periphery of the city in the western, northern and southern regions, made possible by improvements to Caxangá Avenue and the construction of Agamenon Magalhães Avenue, which will be described in greater detail below.

However, alongside action to protect the colonial legacy, championed by the 1st Regional District Office, the city also saw, principally in the neighborhoods of Santo Antônio and São José, the development of plans that aimed to demolish whole blocks to open the way for roads that had been on the drawing board since the late 1920s (as seen in previous chapters). Although many of the ideas contained in these plans had been abandoned or discouraged by the 1st Regional District Office using legal tools, the 1950s, 1960s and 1970s still saw substantial changes in the urban fabric of central parts of the city, even though these did not come about without significant resistance and conflict.

Despite being important landmarks in urban conservation policy in the State, helping to curb high-rise development and other attempts to renovate central neighborhoods, these barriers ended up pushing the drive for modernization outwards to more peripheral areas where such conflicts with heritage posed no impediment. Therefore, parts of Boa Vista, Graças, Espinheiro

Apesar do envolvimento com os processos de transformação da cidade, alguns arquitetos modernos, a exemplo de Acácio Gil Borsoi e Delfim Fernandes Amorim, também aliaram seus trabalhos como profissionais liberais com as atividades de preservação do patrimônio histórico, participando ativamente do que era realizado no 1º Distrito Regional da Dphan. Essa tendência observada no contexto brasileiro como um todo é considerada por alguns autores como um dos fatores que confere originalidade e identidade à produção da arquitetura moderna brasileira.

2. RECIFE, UMA CIDADE MODERNA

A cidade do Recife — que, no início do século XX, assumia um papel importante na economia nacional devido, sobretudo, à sua atividade portuária — foi terreno fértil para a disseminação e consolidação do ideário moderno e, consequentemente, foi palco de intensas transformações urbanas que se estenderam por décadas. A reforma da década de 1910 do Bairro do Recife e as intervenções viárias dos anos seguintes fortaleceram o caráter articulador das áreas centrais da cidade, particularmente do bairro de Santo Antônio. A expansão da mancha urbana ao longo dos anos e o deslocamento da moradia para os novos loteamentos localizados em bairros mais periféricos, como, por exemplo, Madalena, Graças e Casa Forte na porção oeste; ao longo da Estrada de Belém, na porção norte; e Cabanga e Boa Viagem, na porção sul, motivaram tanto a diversificação de usos nessas regiões quanto a criação de conexões entre essas novas centralidades por meio de vias perimetrais[7]. Vias de grande importância para a articulação dos novos bairros, como Avenida Norte, Avenida Engenheiro José Estelita e Abdias de Carvalho, por exemplo, facilitaram a ocupação norte, sul e oeste do território.

No início da década de 1950, a cidade do Recife sofre um significativo acréscimo populacional, passando a contabilizar um número de habitantes 53% superior ao registrado em meados da década passada[8]. Moura (1990) destaca que, no período entre as décadas de 1940 e 1950, cresceu significativamente o número de ocupações irregulares do solo público do Recife, o que pode ser atribuído à expulsão de moradores de áreas afetadas por obras públicas, no Governo de Agamenon Magalhães. Concomitantemente, esse crescimento demográfico e o maior dinamismo econômico certamente

possível após a revogação do tombamento concedido pelo Iphan ao imóvel pelo então presidente da república, o militar Garrastazu Médici.

[7] Algumas delas já previstas por Ulhôa Cintra nos planos elaborados na década de 1940.

[8] Em meados da década de 1940, a cidade do Recife contabilizava 348.424 habitantes; já em 1950, o *Anuário Estatístico Brasileiro* indicava um número de 534.468 habitantes (IBGE, 1950).

and the recently developed Boa Viagem would become increasingly high-rise and begin to establish themselves as new secondary centers.

It is important to note that, different from Dez de Novembro Avenue, later renamed Guararapes Avenue[5], the opening of Dantas Barreto coincided with consolidation of the field of conservation in the city. This ensured that this project became the focus of a series of conflicts up until its final conclusion, which was naturally delayed by numerous impasses over the years. Construction of the avenue remained stalled at the courtyard of the Church of Our Lady of Carmo (Nossa Senhora do Carmo) until Mayor Augusto Lucena's second term of office (1971–1975) when conclusion of this project was once again made a top priority. The conflicts surrounding the restarting of work on Dantas Barreto Avenue were led by groups in favor of conservation of the São José neighborhood, mindful of the consequences of the new avenue for the neighborhood of Santo Antônio, including demolition of numerous buildings and high-rise development. These groups hoped that the transformative power of the new urban design would increase the value of the neighborhood. The authoritarian régime that came to power in 1964 and heavy government propaganda in favor of modernization of São José were just some of the factors that were decisive in ensuring conclusion of the avenue, leading also to the demise of various buildings left over from the colonial past[6].

Despite their involvement in the transformation of the city, some modern architects, such as Acácio Gil Borsoi and Delfim Fernandes Amorim, also allied their work as liberal professionals with activities aiming to preserve historic heritage, playing an active role in the work of the 1st Regional District Office of the DPHAN. This tendency in Brazil as a whole is considered by some authors to be one of the factors that contributed to the originality and particularly specific identity of modern architecture in Brazil.

2. RECIFE, A MODERN CITY

The city of Recife, which, owing principally to its port facilities, was, in the early 20th century, coming to play an important role in the national economy, now provided fertile ground for the dissemination and consolidation of modernist ideas and, consequently, saw intensive urban change stretching over multiple decades. The

[5] A process described in the previous chapter.

[6] The opening of Dantas Barreto Avenue resulted in the demolition of the Church of the Martyrs (Martírios), which formed part of one of the blocks swept away by the construction of the new avenue. This was only possible when the IPHAN listing of this building was revoked by then President of the Republic, General Garrastazu Médici.

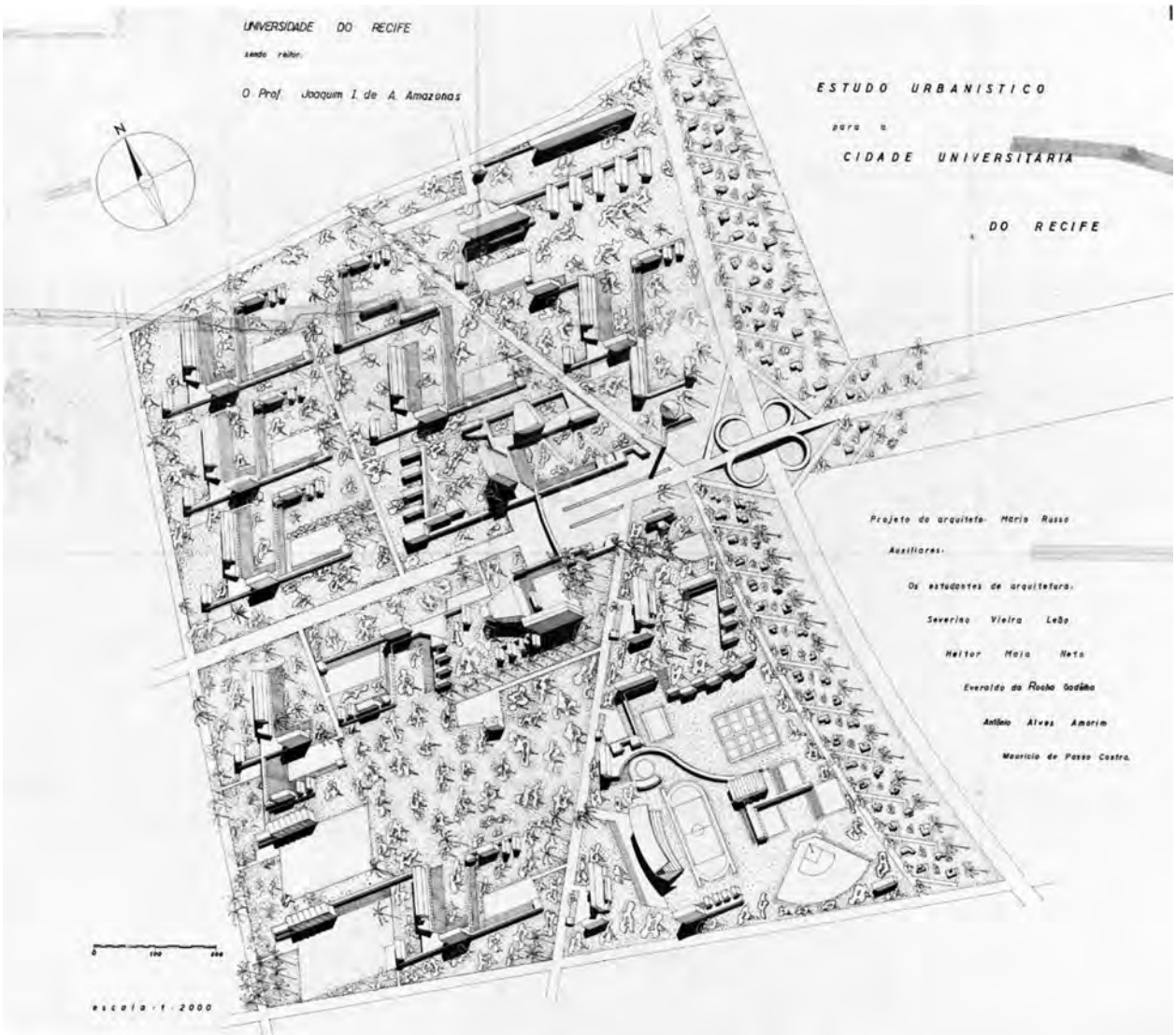


FIGURA 5
Plano Urbanístico para a Cidade Universitária do Recife desenvolvido por Mário Russo, 1949.
FONTE: Acervo da Universidade Federal de Pernambuco.

FIGURE 5
Mario Russo (ETCU), Plan for University of Recife Campus (1949).
SOURCE: UFPE Collection.

incentivaram o processo de verticalização do bairro de Santo Antônio, que, iniciado com a abertura da Avenida Dez de Novembro, ganhou novo estímulo com o início da abertura da Avenida Dantas Barreto que, até o fim dessa década, avançaria até o Pátio do Carmo. Nessa ocasião, a cidade do Recife já contava com um incremento significativo em sua infraestrutura urbana, contabilizando um número de logradouros 50% superior ao de meados da década passada, sendo 24% destes com pavimentação, 58% servidos de iluminação pública e 67% com abastecimento de água potável canalizada[9] (IBGE, 1950).

Esses números, que indicam uma modernização nos sistemas infraestruturais da cidade, refletem um momento de transformações significativas nas

renovation of Old Recife in the 1910s and the road interventions in the following years strengthened the role of the central areas of the city in providing access to adjoining areas, particularly the neighborhood of Santo Antônio. The expansion of the urban fabric over the years and the displacement of housing to new lots located in more peripheral neighborhoods such as Madalena, Graças and Casa Forte in the east, the area along Estrada de Belém to the north, and Cabanga and Boa Viagem, to the south, provided a motive for greater diversification of use in these regions and the creation of connections between these new centers by way of perimeter roads[7]. Roads of great importance for providing connections to new neighborhoods, such as Avenida Norte, Avenida Engenheiro José Estelita and Abdias de Carvalho, facilitated occupation of the northern, southern and western parts of the city.

[9] Em 1950, o Recife contabilizava 1.816 logradouros, um número 50% superior ao de meados da década passada, sendo 439 destes já pavimentados, 1.055 servidos de iluminação pública e 1.225 com abastecimento de água potável canalizada (IBGE, 1950).

[7] Some of these were already envisaged by Ulhôa Cintra in plans drawn up in the 1940s.

FIGURA 6
Vista aérea do campus da UFPE na década de 1960.
FONTE: Acervo da Universidade Federal de Pernambuco.

FIGURE 6
Aerial view of UFPE in the 1960s, showing the Faculty of Medicine and the Sudene building in the background.
SOURCE: UFPE Collection.

FIGURA 7
Vista aérea do campus da UFPE na década de 1960, com os edifícios da Faculdade de Ciências Econômicas (em primeiro plano), da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas (à direita) e da Faculdade de Engenharia (à esquerda), em segundo plano.
FONTE: *Acervo da Universidade Federal de Pernambuco.*

FIGURE 7
Aerial view of the UFPE campus in the 1960s, showing the Faculty of Economic Sciences building (in the foreground), the Faculty of Philosophy and Human Sciences (on the right) and the Faculty of Engineering (on the left), in the background.
SOURCE: UFPE Collection.

FIGURA 8
Cartão Postal com a vista da Igreja Matriz de Santo Antônio e arranha-céus na década de 1960, bairro de Santo Antônio.
FONTE: Acervo da autora.

FIGURE 8
Postcard with the view of the Igreja Matriz de Santo Antônio and skyscrapers in the 1960s, Santo Antônio neighborhood.
SOURCE: Author´s colection.

áreas centrais, que atravessaram um processo de adensamento significativo. Revelam também o momento inicial do espraiamento da mancha urbana, impulsionado pelo aumento considerável do número de loteamentos aprovados, como, por exemplo, das áreas da Madalena, do Rosarinho e do Espinheiro, perímetros que foram saneados já nas reformas do início do século, e pelo incremento dos meios de transporte (REYNALDO, 2017).

Na década de 1950, são lançadas as bases da ocupação de uma grande zona oeste da cidade, particularmente com a inauguração do *campus* da Universidade do Recife, futura Universidade Federal de Pernambuco. A criação de um *campus* universitário reunindo as principais faculdades da cidade em um único lugar, de acordo com o modelo norte-americano, foi um sonho dos educadores e intelectuais pernambucanos, e a discussão sobre o lugar mais adequado esteve presente em quase todos os planos desenvolvidos entre as décadas de 1930 e 1940.

Em 1946, foi criada a Universidade do Recife, agregando as faculdades existentes (Direito, Engenharia, Farmácia, Medicina, Odontologia, Belas-artes e Filosofia), e a proposta de reuni-las fisicamente em determinado território afastado das áreas centrais da cidade começou a ganhar corpo. Em dezembro de 1947, foi criada a Comissão de Planejamento da Cidade Universitária pela

In the early 1950s, the city of Recife saw significant population growth, with 53% more inhabitants than had been registered in the mid-1940s[8]. Moura (1990) notes that, in the 1940s and 1950s, there was significant growth in the number of informal occupations of public land in Recife, which may have been due to the expulsion of residents from areas affected by public works during the Agamenon Magalhães administration. At the same time, this population growth and increasingly dynamic economy certainly encouraged high-rise development of Santo Antônio, which, starting with the opening of Dez de Novembro Avenue, gained further incentive still with the start of work on Dantas Barreto Avenue, which, by the end of this decade, was supposed to have advanced as far as the Church of Our Lady of Carmo. By this time, the city of Recife already had significantly improved urban infrastructure, with 50% more residences than it had had in the mid-1940s, 24% of these with paved streets, 58% with street lighting and

[8] In the mid-1940s, the city of Recife had 348,424 inhabitants, while, in 1950, the *Brazilian Statistical Yearbook* reported a population of 534,468 (IBGE, 1950).

Assembleia Legislativa para estudar a localização e supervisionar o projeto. No ano seguinte, foi escolhida uma grande área entre os bairros periféricos do Engenho do Meio e da Várzea, uma área praticamente rural, anteriormente ocupada por engenhos de açúcar, desativados nos séculos XVIII e XIX.

Já em 1949 o projeto do *campus* foi encomendado ao arquiteto italiano Mario Russo, recém-chegado ao Recife, que também fora convidado para ensinar arquitetura na Escola de Belas Artes de Pernambuco (Ebap), sendo responsável por implementar o Escritório Técnico da Cidade Universitária (ETCU).

O projeto do *campus* da Universidade do Recife teve várias versões entre 1949 e 1957, mas é um claro exemplo de aplicação dos princípios da Carta de Atenas, com grandes espaços verdes e edifícios dispostos livremente ao longo das vias secundárias, que partem de um eixo central.

Por conta da escassez de recursos e da dimensão da empreitada, a consolidação foi lenta, com vários edifícios sendo construídos nas décadas seguintes. A maioria desses projetos só foi construída alguns anos depois de Russo ter deixado o Recife e não seguiu exatamente seu plano, embora não comprometesse seus princípios. Apenas dois dos vários edifícios por ele projetados para o *campus* foram construídos: a Faculdade de Medicina e o Instituto de Antibióticos, importantes marcos da arquitetura moderna na cidade

Os edifícios foram sendo construídos lentamente nos anos seguintes à partida de Russo. A Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas (1962), hoje Centro de Filosofia e Ciências Humanas (CFCH), de Filippo Mellia, e o Centro de Tecnologia e Geociências (1966), de Antonio Didier, destacam-se pela sua altura no campus.

O *campus* teve um importante papel na transformação urbana do Recife, sendo um grande indutor da expansão da área oeste da cidade, de outros equipamentos de iniciativa federal (Colégio Militar do Recife, Escola Técnica e Sudene) e, consequentemente, de muitos loteamentos privados.

Em meio a essa dinâmica de espraiamento da mancha urbana, os bairros de Santo Antônio e São José se tornam o centro do debate urbanístico que visava modernizar as estruturas urbanas dessas áreas centrais de modo a responder ao crescimento econômico e aos anseios do mercado imobiliário.

Como visto nos capítulos anteriores, entre as décadas de 1920 e 1940 ocorreram transformações nas cidades brasileiras numa escala e num ritmo sem precedentes. Esse período foi marcado também pelos esforços de institucionalização e profissionalização do urbanismo como um novo e complexo campo disciplinar, por meio da criação de associações profissionais, que encontrou espaço em instâncias municipais e resultou na adoção de planos urbanísticos. Nesse período, identifica-se uma intensa circulação mundial de ideias, com a realização de eventos, exposições e congressos, e pela elaboração de uma quantidade considerável de planos urbanísticos e concretização de parte desses projetos. Os esforços de modernização estavam

67% supplied with piped drinking water[9] (IBGE, 1950).

These numbers, indicative of modernization of the city's infrastructure systems reflect a time of significant transformation in central areas, which were becoming considerably more densely built-up at this time. They also indicate the beginnings of urban sprawl, driven by substantial increases in the number of lots approved, such as, for example, in Madalena, Rosarinho and Espinheiro, areas on the perimeter that had been cleared up by the reforms of the turn of the century and improved transport facilities (REYNALDO, 2017).

The 1950s saw the beginning of occupation of a large swathe of the city to the West, especially, when the campus of the University of Recife (later Federal University of Pernambuco) was opened. The creation of a university campus, bringing together the city's main faculties in a single location, on the North American model, had long been a dream of Pernambuco's educators and intellectuals and discussion regarding the most adequate location had been included in almost all the plans drawn up in the 1930s and 1940s.

In 1946, the University of Recife was created, combining the faculties already in existence (Law, Engineering, Pharmacy, Medicine, Dentistry, Fine Arts and Philosophy), and a proposal to bring them together in the same physical space outside of the central areas of the city was already taking shape. In December 1947, the University Campus Planning Committee was created by the Legislative Assembly to look into a potential location and supervise the project. In the following year, a large area of land situated between the outlying neighborhoods of Engenho do Meio and Várzea was chosen. This was a region practically devoid of urban development, previously occupied by sugar mills, which had fallen into disuse in the 18th and 19th centuries.

In 1949, a campus project was commissioned from the Italian architect Mario Russo, who had recently arrived in Recife and was now invited to teach architecture at the Pernambuco School of Fine Arts (EBAP), where he was made responsible for setting up the University Campus Technical Office (ETCU).

The University of Recife campus project went through various versions between 1949 and 1957 but is a clear example of the application of the principles contained in the Athens Charter, with broad green spaces and buildings arranged freely along secondary routes branching out from a central axis.

Owing to the scarcity of resources and the large scale of the undertaking, the project was slow to take shape and various buildings were

[9] In 1950, Recife had 1,816 residences, 50% more than in the mid-1940s, 439 of these with paved streets, 1,055 with street lighting, and 1,225 supplied with piped drinking water (IBGE, 1950).

intrinsecamente relacionados à busca por um modelo de cidade que se assemelhasse às grandes metrópoles europeias ou norte-americanas (LEME, 1999).

Diferentemente da magnitude das intervenções executadas no Bairro do Recife na década de 1910, discutida em capítulos anteriores, a tônica das reformas propostas para os bairros de Santo Antônio e São José consistiu em planos para a abertura de novas avenidas que estabelecessem a conexão com o continente (Avenida Dez de Novembro) e entre as porções norte e sul da península (Avenida Dantas Barreto). Pensadas desde os anos 1920, as propostas de remodelação que nortearam essas intervenções foram desenvolvidas por diversos urbanistas, incluindo Nestor de Figueiredo e Domingos Ferreira, mas só ganharam praticabilidade com os planos elaborados por uma comissão, a Comissão do Plano da Cidade (CPC), formada por técnicos da Prefeitura do Recife, que reuniram as principais sugestões dos projetos anteriores e deram início ao processo de abertura das referidas avenidas.

Essas reformas, que se estenderam até o final da década de 1970, resultaram não apenas na desapropriação e demolição de diversos imóveis remanescentes do período colonial, como foram responsáveis por alterar significativamente a escala dos bairros, devido ao processo de verticalização iniciado após seu término.

O projeto da Avenida Dez de Novembro, desenvolvido pelo Escritório Técnico da CPC, apresentou, além da proposta viária, planos de quadras que detalhavam a intrínseca relação entre a forma dos novos edifícios e a cidade, à medida que propunham um sistema de amplas galerias que percorrem toda a nova avenida. Esse modelo urbanístico também serviu de base para projetos destinados a outros bairros da cidade, como nos bairros de Casa Amarela, de Afogados e da Encruzilhada, por exemplo, que já eram vistos como potenciais centralidades dessas áreas (REYNALDO, 2017).

A conclusão da Avenida Dez de Novembro, já na década de 1940, também impulsiona a conexão da península com o continente, concretizada por meio da construção da Ponte Duarte Coelho, que liga o bairro de Santo Antônio ao bairro da Boa Vista. A construção da Avenida Conde da Boa Vista também acaba por criar uma nova área propícia à verticalização, devido à sua proximidade com as áreas recém-remodeladas do centro da cidade (REYNALDO, 2017).

Com as obras da Avenida Dantas Barreto já iniciadas, na década de 1950 observa-se a implantação de uma série de edifícios altos de uso prioritariamente de comércio e serviços no bairro de Santo Antônio, sobretudo no trecho entre a Praça da Independência e o Pátio do Carmo. Nesse mesmo período a verticalização já atinge outros trechos do bairro da Boa Vista, mas de uso residencial, assim como Boa Viagem, que tem seus primeiros edifícios residenciais em altura, notadamente os edifícios Califórnia, Acaiaca e Holiday. A legislação urbanística de 1953, desenvolvida pelo arquiteto Acácio

constructed at various times over the coming decades. Most of these were finally built some years after Russo had left Recife and did not follow his plan exactly, although they did not break with his basic premises. Only two of the various buildings he designed for the campus were actually constructed: the Faculty of Medicine and the Institute of Antibiotics, which became important modern landmarks.

The buildings went up slowly one by one in the years following Russo's departure. The Faculty of Philosophy and Human Sciences (1962), which is now called the Center for Philosophy and Human Sciences (CFCH), designed by Filippo Mellia, and the Center for Technology and Geosciences (1966), designed by Antonio Didier, are two of the most striking features of the campus.

The campus played an important role in the urban transformation of Recife, spurring substantial urban growth in the area to the west of the city, with the installation of other federal institutions (including the Military College of Recife, the Technical College and Sudene) and, consequently, the emergence of many private lots.

In the course of this massive urban expansion, the neighborhoods of Santo Antônio and São José became the center of an urban planning debate that aimed to modernize urban structures in these central areas in such a way as to meet the needs arising from demographic growth and address the concerns of the real-estate market.

As seen in previous chapters, the 1920s and 1940s saw changes occurring in cities in Brazil at an unprecedented pace and on an unprecedented scale. This period was also characterized by efforts to institutionalize and professionalize urban planning as a new complex academic discipline, by way of the creation of professional associations. These associations worked their way into municipal institutions and resulted in the adoption of urban plans. In this period, there was intensive international circulation of ideas, with events, exhibitions and conferences, and the development of a large quantity of urban plans, some of which became real-life projects. Efforts at modernization were closely entwined with the attempt to adopt a model of urban development similar to that of the great European and North American metropolises (LEME, 1999).

Different in scale from the interventions carried out in Old Recife in the 1910s, as discussed in previous chapters, the main aim of the reforms proposed for the neighborhoods of Santo Antônio and São José was to open new avenues to establish a connection with the mainland (Dez de Novembro Avenue) or between northern and southern portions of the peninsula (Dantas Barreto Avenue). Based on an idea going back to the 1920s, the proposals that guided these interventions were drawn up by various urban planners, including Nestor de Figueiredo and Domingos Ferreira, but only became practicable with the plans developed by the City Planning

FIGURA 9
Xilogravura de Abelardo da Hora, série Meninos do Recife, 1962, 45 x 33 cm.
FONTE: *Museu de Arte Moderna do Recife (MAMAM).*

FIGURE 9
Abelardo da Hora, Boys of Recife. Woodcut, 1962, 45 x 33 cm.
SOURCE: Recife Museum of Modern Art (MAMAM).

FIGURA 10
Xilogravura de Abelardo da Hora, série Meninos do Recife, 1962, 39 x 30 cm.
FONTE: *Museu de Arte Moderna do Recife (MAMAM).*

FIGURE 10
Abelardo da Hora, Boys of Recife. Woodcut, 1962, 39 x 30 cm.
SOURCE: Recife Museum of Modern Art (MAMAM).

Gil Borsoi, corresponde a um importante instrumento de redesenho do solo urbano da cidade à medida que estabelece diretrizes para a ocupação do lote que permitem avanços e recuos proporcionais à área construída, incentivando a dinamicidade volumétrica e a circulação dos ventos entre as áreas loteadas (REYNALDO, 2017).

Ao longo da década de 1960, as tensões relativas à ocupação do solo urbano no Recife se intensificam, e se registram altos índices de ocupações e invasões de áreas públicas e privadas. Moura (1990) destaca os conflitos existentes entre proprietários e ocupantes, que prosseguiam mesmo com forte repressão:

> Em 1958, na área pertencente ao Estado de Pernambuco chamada *Areal Novo* e, posteriormente, *Brasília Teimosa*, os invasores resistiram às investidas da polícia para derrubar as "[...] 300 casas de madeira construídas clandestinamente". Um dos moradores relembra que: "Durante seis meses tivemos que usar pau e faca [...]. A polícia destruía as casas durante o dia, nós as reconstruíamos durante a noite".
>
> *(MOURA, 1990, p. 77).*

Commission (CPC), comprising Recife City Hall technical staff, who collected together the main recommendations of previous projects and set about the process of opening the aforementioned avenues.

These reforms, which continued into the late 1970s, resulted not only in the expropriation and demolition of various remaining properties from the colonial period but were also responsible for significantly altering the scale of the neighborhoods, by way of the process of high-rise development that set in not long after completion of the projects.

The Dez de Novembro Avenue project, developed by the Technical Office of the CPC, included, in addition to the proposed thoroughfare, plans for the surrounding blocks. These provided detailed instructions regarding the intrinsic relation between the form of the new buildings and the nature of the city, proposing a system of broad galleries flanking each side of the new avenue in its entirety. This urban planning model also served as a basis for projects destined for other neighborhoods of the city, such as Casa Amarela, Afogados and Encruzilhada, which were already being seen as potential secondary centers (REYNALDO, 2017).

The completion of Dez de Novembro Avenue, in the 1940s, also improved the connection between the peninsula and the mainland and

As ocupações de áreas alagadas, como margens de rios e manguezais, tornam-se uma imagem frequente na paisagem do Recife, sendo retratada pela visão de artistas como um problema característico desse período. Abelardo da Hora, na série *Meninos do Recife*, sintetiza as condições precárias de salubridade à qual a população da cidade estava submetida.

As áreas urbanizadas do Recife cresciam com uma velocidade cada vez maior. Em meados da década de 1960, a população da cidade do Recife já contabilizava cerca de 968 mil habitantes, um número quase 80% superior ao verificado no início da década anterior, aumentando, portanto, a demanda de moradia nas áreas urbanas da cidade (IBGE, 1965).

Como resultado da série de entraves que as ações de renovação encontravam nas áreas centrais, que iam desde a limitação de gabaritos, até a proibição de novas construções, decretada pelo PPSH ao final da década 1970, outros bairros acabam por abrigar uma série de obras de expansão e verticalização. A expansão urbana era uma pauta cada vez mais recorrente no debate urbanístico, sobretudo após a década de 1950. O pensamento desenvolvimentista do Movimento Economia e Humanismo, por exemplo, acabou alinhado com a descentralização das ações de modernização na cidade, apesar de as ideias terem tido maior aplicabilidade a partir da década 1970.

3. O MOVIMENTO ECONOMIA E HUMANISMO

O Movimento Economia e Humanismo, que surgiu na França na década de 1940, teve como mote os princípios do desenvolvimento católico[10], que visavam, entre outros objetivos, a retomada industrial após a Segunda Guerra, por meio do planejamento urbano. A iniciativa promovida pela Igreja Católica chegou ao Brasil chefiada pelo Padre Lebret, um clérigo nascido na Sardenha, responsável por promover uma série de planos de desenvolvimento urbano e humanista, principalmente para as capitais brasileiras[11]:

[10] "Na contramão da perspectiva revolucionária comunista, o desenvolvimentismo católico partia de uma matriz amparada na ideia de equidade e solidariedade entre as classes dentro dos marcos do capitalismo, até que se formasse uma nova mentalidade, um novo homem e uma nova sociedade, caracteristicamente humanista" (GODOY, 2015, p. 44).

[11] "A perspectiva desenvolvimentista de Lebret envolvia, além da defesa da intervenção do Estado na esfera econômica, a proteção da indústria nacional contra os interesses imperialistas dos países centrais, o que aproximava o clérigo do nacional-desenvolvimentismo industrialista de Simonsen" (GODOY, 2015, p. 44)

this took concrete form in the shape of Duarte Coelho Bridge, connecting the neighborhood of Santo Antônio to Boa Vista. The construction of Conde da Boa Vista Avenue also ended up creating a new area conducive to high-rise development, on account of its proximity to recently redeveloped areas in the center of the city (REYNALDO, 2017).

With work on Dantas Barreto Avenue already underway, in the 1950s, a series of tall buildings primarily for commercial use began to be constructed in the Santo Antônio neighborhood, especially in the stretch between Independence Square and Our Lady of Carmo. In this same period, high-rise development also affected other parts of the Boa Vista neighborhood, this time for residential use. The same trend was emerging in Boa Viagem, which now had its first high-rise residential buildings, in particular the Califórnia, Acaiaca and Holiday Buildings. The urban planning legislation of 1953, drawn up by the architect Acácio Gil Borsoi, was an important tool for redesigning the urban layout of the city, in so far as it laid down guidelines for the use of lots that allowed extensions and setbacks proportional to the built area, thereby encouraging the creation of dynamic volumes and the circulation of air between the lots (REYNALDO, 2017).

Throughout the 1960s, growing tensions relating to urban land use in Recife generated high levels of occupation and invasion of public and private land. Moura (1990) examines the various disputes between owners and occupants, which often involved heavy-handed use of force.

> In 1958, in an area belonging to the State of Pernambuco called *Areal Novo*, and later Brasília Teimosa, the occupants resisted attempts by police to knock down "...300 wooden houses built illegally". One of the residents recalls that "[f]or six months we had to fight tooth and claw... The police destroyed our houses during the day, and we reconstructed them by night".
> *(MOURA, 1990, p. 77).*

The occupation of areas prone to flooding, such as mangroves and riverbanks, became a frequent sight in Recife, as portrayed by various artists as a problem characteristic of this period. Abelardo da Hora, in his series *Boys of Recife*, aptly portrays unhygienic conditions to which the population of the city were subject.

The urbanized areas of Recife were growing at an increasingly rapid rate. In the mid-1960s, the population of the city of Recife already stood at around 968,000, a figure almost 80% higher than that registered in the previous decade, thereby further increasing the demand for housing in urban parts of the city (IBGE, 1965).

The series of obstacles that redevelopment came up against in central areas ranged from setback regulations to prohibition of new buildings, as decreed by the PPSH in the late 1970s. As a result, other neighborhoods ended

FIGURA 11
Residência do arquiteto Acacio Gil Borsoi, no Bairro de Boa Viagem. 1955.
FONTE: *Inventário Acacio Gil Borsoi.*

FIGURE 11
Acácio Gil Borsoi Residence, in Boa Viagem. 1955.
SOURCE: Acacio Gil Borsoi Inventory.

FIGURA 12
Residência Lisanel de Melo Mota, projeto de Acácio Gil Borsoi. 1953.
FONTE: *Inventário Acacio Gil Borsoi.*

FIGURE 12
Lisanel M. Mota Residence, designed by Acacio Gil Borsoi, 1953.
SOURCE: Acacio Gil Borsoi Inventory.

> O movimento advogava um método minucioso de análise do território e da sociedade, através de dossiês que englobavam diversos dados sociais, econômicos e geográficos, com o objetivo de montar uma síntese da dinâmica urbana. O Movimento Economia e Humanismo procurava associar o aspecto econômico ao desenvolvimento humano.
>
> *(MOREIRA, 1999, p. 158–160).*

O discurso do movimento estava em consonância com os debates modernizantes que ocorriam na capital pernambucana desde o início do século XX, mas que começavam a ser direcionados para além dos limites das áreas centrais do Recife, a partir da década de 1950, com o espraiamento da mancha urbana para as áreas periféricas da cidade. Em Pernambuco, Lebret foi pioneiro na elaboração de prospecções sobre as potencialidades econômicas do Estado, responsáveis por guiar planos de desenvolvimento regional nas décadas seguintes, expressos, sobretudo, com a contribuição de Baltar. Entretanto, apesar da visão de um planejamento regional, alinhado com pautas sociais, o movimento acabou não apresentando um posicionamento objetivo sobre propostas de desenho urbano. Os planos apresentados, de uma maneira geral, indicavam a necessidade de aumentar as conexões e áreas urbanizadas afastadas dos bairros centrais.

O processo de ocupação de áreas afastadas ao centro é incrementado pela construção das vias perimetrais, que rompiam o sentido tentacular de espraiamento da mancha urbana e estabeleciam ligações mais diretas entre as porções norte e sul da cidade. A Avenida Agamenon Magalhães, terminada apenas na década de 1970, foi uma peça-chave na consolidação da zona sul da cidade e na circulação como um todo, mas somam-se às obras desse período as avenidas Norte e Abdias de Carvalho e o alargamento da Avenida

up accommodating a series of public works to expand the city and develop high-rise buildings. Urban growth loomed increasingly large on the urban planning agenda, especially after the 1950s. The developmentalist thinking of the Economy and Humanism Movement, for example, ended up approving decentralization of modernization in the city, even though its ideas were more widely applied in the 1970s.

3. THE ECONOMY AND HUMANISM MOVEMENT

The Economy and Humanism Movement, which emerged in France in the 1940s, aimed to bring about what it called 'Catholic development'[10], whose objectives included the redevelopment of industry after World War II by way of urban planning. This initiative of the Catholic Church arrived in Brazil under the leadership of Father Lebret, a cleric born in Sardinia, who was responsible for a series of urban and human development plans, principally in Brazilian State capitals[11].

[10] "Opposed to the revolutionary communist perspective, Catholic developmentalism started out from a premise of equity and solidarity between classes within a capitalist framework, until such a time as a new mentality had been created, a new humanity and a new characteristically humanistic society" (GODOY, 2015, p. 44).

[11] "The developmentalist perspective of Lebret involved not only defending state intervention in the economy, but also the protection of national industries against the interests of imperialist nations, in a position close to that of the industrialist national developmentalism of Simonsen" (GODOY, 2015, p. 44).

Caxangá. A política desenvolvimentista, implantada na gestão de Juscelino Kubitschek, deu ainda mais fôlego ao modelo de cidade espraiada que o Recife, gradativamente, adotava. Ficava evidente que a proposta de modernização da morfologia urbana da cidade do Recife tinha como premissa a rodoviarização e a adoção dos veículos automotivos como principal meio de transporte.

A gestão de Pelópidas Silveira (1955–1960) concentra grande parte dos esforços para a reformulação do traçado urbano, que promove a criação de importantes eixos rodoviários de conexão entre diversos bairros do Recife:

> As táticas executivas efetivadas pelo governo de Pelópidas Silveira voltaram-se para a gestão da vida da população citadina e os interesses coletivos, conferindo novo sentido às obras públicas, ao atender às necessidades dos governados, prioritariamente dos pobres, resumidas na expressão "Da periferia para o centro".
>
> *(PONTUAL, 2001).*

Além da abertura da Conde da Boa Vista, remontam desse período a construção das avenidas Caxangá, Norte e Recife, que facilitam a conexão aos bairros das zonas norte e sul e oeste da cidade. Essas ações de rodoviarização, unidas ao incremento do transporte coletivo e da infraestrutura desses subúrbios, também capitaneado pela gestão municipal, estimula a ocupação permanente dessas áreas (PONTUAL, 2001).

À medida que essas novas conexões se estabelecem entre as áreas centrais e periurbanas, o surgimento de novos loteamentos para além daqueles que já ocupavam as áreas de bairros como o da Madalena, de Casa Amarela e da Encruzilhada na década de 1940, por exemplo, agora se concentra em Boa Viagem. Segundo Reynaldo (2017), o crescente número de loteamentos acompanha o processo de saneamento das áreas da cidade. Apesar de, por duas décadas, a quantidade de loteamentos em Boa Viagem ser a mais expressiva, datam desse intervalo o surgimento das vilas e dos conjuntos do Ipsep, e dos bairros da Imbiribeira, de Peixinhos e de Areias (REYNALDO, 2017).

A verticalização dos subúrbios, iniciada nos bairros da Boa Vista e de Boa Viagem, aos poucos se tornou uma tendência também na zona norte da cidade, acompanhando o aumento da densidade demográfica das áreas urbanas. Os arranha-céus, que até então se prestavam a suprir espaços de comércio e serviços nas áreas centrais, ganham o uso residencial e passam a figurar como o morar moderno na cidade. A moradia em altura, modelo consolidado no período entreguerras na Europa, encontra espaço no Recife somente após algumas experiências malsucedidas em edifícios de uso misto. Mas acaba por se constituir como principal tipologia adotada para moradia pela classe média a partir da década de 1960, nas diferentes zonas da cidade, alcançando com mais rapidez os bairros da Boa Vista e de Boa Viagem.

> The movement advocated detailed analysis of territories and society, putting together dossiers that covered a diverse range of social, economic and geographical data, with a view to obtaining an overview of the dynamics of the city. The Economy and Humanism Movement sought to combine economics with human development.
>
> *(MOREIRA, 1999, p. 158–160).*

The discourse of the movement was in line with that of the debates surrounding modernization that had been going on in the capital of Pernambuco since the early 20th century, but which began to spread beyond the central parts of the city in the 1950s, with urban sprawl in the direction of the periphery. In Pernambuco, Lebret conducted pioneering work in terms of prospecting the economic potential of the State and this guided regional development plans in the coming decades, as expressed, above all, in Baltar's contribution. However, although its view of regional development was aligned with social agendas, the movement ended up not adopting a clear position on urban design proposals. The plans, generally speaking, indicated a need to increase connectivity and develop neighborhoods in more outlying areas.

The process of occupation of areas outside the center gathered pace with the construction of perimeter roads, which broke with the tentacle-like pattern of outward growth of the urban fabric and established more direct connections between the northern and southern portions of the city. Agamenon Magalhães Avenue, which was not completed until the 1970s, played a key role in the consolidation of the southern zone of the city and circulation in the city as a whole. Works in this period also, however, included Avenida Norte, Avenida Abdias de Carvalho and the widening of Avenida Caxangá. The developmentalist policies introduced by the Juscelino Kubitschek administration provided even greater impetus for the model of growth gradually being adopted in Recife. It became evident that the proposal to modernize the urban morphology of the city was based on the development of roadways and the adoption of the motor car as the primary means of transport.

The Pelópidas Silveira administration (1955–1960) concentrated most of its efforts on redesigning the urban fabric, promoting the creation of major axes connecting the various neighborhoods of Recife.

> The executive tactics deployed by the Pelópidas Silveira administration aimed to manage the life of citizens and collective interests, giving new meaning to public works and attempting to meet the needs of those it governed, above all the poor—a policy summed up by the motto "From the margins of society to the center!".
>
> *(PONTUAL, 2001).*

FIGURA 13
Edifício Igarassu, projeto de Hugo Marques, bairro de Santo Antônio. 1954.
FONTE: *Acervo de Pedro Henrique Valadares.*

FIGURE 13
Igarassu Building, designed by Hugo Marques, 1954.
SOURCE: Pedro Henrique Valadares collection.

FIGURA 14
Edifício do Banco Lavoura de Minas Gerais, bairro de Santo Antonio. 1954.
FONTE: *Acervo de Pedro Henrique Valadares.*

FIGURE 14
Head Office of Lavoura de Minas Gerais Bank, 1954.
SOURCE: Pedro Henrique Valadares collection.

4. A DISSEMINAÇÃO DA ARQUITETURA MODERNA NO RECIFE

As sucessivas transformações urbanas e o debate que permeou esses acontecimentos imprimem seus reflexos também no pensamento arquitetônico vigente no Recife de meados do século XX. Entretanto, apesar de as mudanças mais profundas no campo da arquitetura, marcadas pela disseminação de uma produção pautada nos ideais corbusianos, terem se disseminado a partir da década de 1950, foi na década de 1930 que as bases dessa história começam a ser consolidadas.

Em 1932, foi fundada no Recife a Escola de Belas Artes de Pernambuco (Ebap), com o principal objetivo de suprir a deficiência de orientação e disciplina das vocações artísticas que se manifestavam no Estado, oferecendo cursos de nível superior em Arquitetura, Pintura e Escultura, além de algumas disciplinas livres (MARQUES, 1983). Ainda segundo a mesma autora, apesar de seguir a estrutura curricular da Escola Nacional de Belas Artes (Enba), a instituição pernambucana apresentou um caráter específico: o acolhimento das influências modernizantes sem as fortes reações observadas nos cursos do Rio de Janeiro e de São Paulo.

Apart from the opening of Conde da Boa Vista Avenue, this period also saw the construction of Caxangá Avenue, Avenida Norte and Recife Avenue, facilitating connections between neighborhoods in the northern, southern, and western zones. This road building, in combination with improved public transport and infrastructure in these suburban areas, likewise spearheaded by the municipal government, encouraged permanent occupation of these areas (PONTUAL, 2001).

As these new connections between central and peripheral areas were established, the emergence of new lots spread beyond those areas in neighborhoods such as Madalena, Casa Amarela and Encruzilhada already occupied in the 1940s, for example, and began to center on Boa Viagem. According to Reynaldo (2017), the growing number of lots went hand in hand with the development of sanitation. Although, for two decades the number of lots in Boa Viagem had been greater, this period also saw the emergence of workers' villages and IPSEP (Institute of Social Security for Civil Servants of the State of Pernambuco) housing estates, and of the neighborhoods of Imbiribeira, Peixinhos, and Areias (REYNALDO, 2017).

Apenas treze anos mais tarde, em 1945, a Ebap recebe autorização para emitir diplomas válidos em todo o território nacional, embora o diploma de arquiteto só possa ser expedido a partir de 1948 e ainda sob a condição de uma futura validação do curso (NASLAVSKY, 2004). A diversificação do Ensino Superior e a disseminação dos ideais modernizantes tanto pela Ebap quanto por outros veículos de comunicação de vanguarda, como a revista *O Norte*, criaram um ambiente propício à instalação da Diretoria de Arquitetura e Urbanismo (DAU), em 1934, que seria chefiada pelo arquiteto Luiz Nunes, como tratado no capítulo anterior.

Diferentemente do legado modernista deixado por Luiz Nunes na cidade, os primeiros edifícios altos, localizados, especialmente, nas áreas centrais, ainda se apresentavam nesse período fortemente vinculados ao protomodernismo ou à *art decó*, como o conjunto arquitetônico da Avenida Dez de Novembro, no bairro de Santo Antônio, e o Hotel Central, no bairro da Boa Vista. Da partida de Luiz Nunes, no final década de 1930, até a chegada do arquiteto italiano Mario Russo, em 1949, é sensível a diminuição da produção de arquitetura moderna no Recife:

> Diversos fatores contribuíram para a descontinuidade das experiências entre os anos 1930 e 1950. Na década de 1940, a presença dos modernistas no ensino se deu sobretudo nas disciplinas ministradas por engenheiros e urbanistas; na Ebap, havia carência de professores de Projeto de Arquitetura comprometidos com os ideais modernos. Esse vazio gerado no campo estético evidencia a importância da contratação de Mario Russo, cuja atuação acadêmica pautava-se por métodos racionalistas e preceitos italianos [...].
>
> *(NASLAVSKY, 2012, p. 170).*

A vinda de Russo, no entanto, tem como objetivo a reforma curricular do curso de Arquitetura do Estado, que teve seu corpo docente reestruturado com a vinda de professores de fora do Estado e do exterior, e, a partir do segundo quartel dos anos 1950[12], já formava as primeiras turmas de arquitetos modernos que atuariam não só em Pernambuco, mas nos demais estados do Nordeste[13].

Apesar dessa relevante contribuição do arquiteto italiano para o ensino de Arquitetura Moderna[14], deve-se à chegada do arquiteto carioca Acácio Gil

[12] No início da década de 1950, a cidade do Recife já contabilizava 28 unidades de Ensino Superior, com um total geral de 2.220 alunos matriculados. Em relação aos diplomas registrados, no curso de Arquitetura, por exemplo, registraram-se no território nacional 102 diplomas e, no curso de Engenharia, a soma é de 990, sendo 38 destes registrados em Pernambuco. Vale ressaltar que nesse período os únicos estados que emitiam diploma de arquiteto no Brasil eram Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais (IBGE, 1950).

[13] Em 1963, por exemplo, o Brasil emitiu 249 diplomas para profissionais de arquitetura, sendo 17 destes emitidos em Pernambuco e 1.429 diplomas de engenharia, sendo 136 destes emitidos em Pernambuco.

[14] Sobre a atuação de Mario Russo em Pernambuco, ver CABRAL, 2006.

High-rise development of the suburbs, which began in Boa Vista and Boa Viagem, gradually became the trend in the northern part of the city also, following the increase in population density. The skyscrapers, which, up until that time, had provided office space for businesses and services in central areas, now came to be used for residential purposes and to be seen as the modern way of living in the city. High-rise living, a model that had become common in the interbellum period in Europe, gained ground in Recife only after some unsuccessful experiments with mixed-use buildings. It would end up, however, in the 1960s, becoming the main housing typology for the middle classes in various parts of the city, spreading rapidly to Boa Vista and Boa Viagem.

4. THE SPREAD OF MODERN ARCHITECTURE IN RECIFE

Successive transformations of the city and the debate surrounding these events also had an impact on architectural thinking in Recife in the mid-20th century. Nevertheless, although more profound changes in the field of architecture, characterized by the proliferation of buildings designed in accordance with the precepts of Le Corbusier, only started to take root more widely in the 1950s, the story of modern architecture in Recife has its beginnings in the 1930s.

The Pernambuco School of Fine Arts (EBAP) in Recife was founded in 1932 with the principal aim of making up for the lack of guidance and discipline in the artistic professions in the State. It provided advanced courses in Architecture, Painting and Sculpture, along with some other optional subjects (MARQUES, 1983). According to the same author, despite adopting the same curriculum as the National School of Fine Arts (ENBA), the institution in Pernambuco had the specific feature of being open to modernizing influences without encountering the strong resistance experienced by such courses in Rio de Janeiro and São Paulo.

A mere thirteen years later, in 1945, EBAP received permission to issue diplomas valid throughout Brazil, although only architecture diplomas issued after 1948 were considered valid and, even then, only on condition of future accreditation of the course (NASLAVSKY, 2004). The diversification of higher education and the spread of modernizing ideas both through EBAP and other avant-garde channels of communication, such as *O Norte* magazine, created an environment conducive to the establishment of a Directorate of Architecture and Urban Planning (DAU), in 1934, under the leadership of the architect Luiz Nunes, as discussed in the previous chapter.

Different from the modernist legacy left by Luiz Nunes in the city, the first tall buildings, located primarily in central areas were still closely associated with proto-modernism or art deco, as

FIGURAS 15 E 16
Residência Euréles Cordeiro. Tipologia "Casa de Amorim" projetada por Zildo Sena Caldas e equipe.
FONTE: *Acervo de Maria Cicilia de Oliveira Melo.*

FIGURES 15 AND 16
Euréles Cordeiro Residence. Typology "House of Amorim" designed by Zildo Sena Caldas and team.
SOURCE: Collection of Maria Cicilia de Oliveira Melo.

Borsoi e do português Delfim Fernandes Amorim a batuta dos novos arquitetos modernos pernambucanos, principalmente pelo longo período que esses profissionais permaneceram à frente do ensino das disciplinas de Projeto no curso de Arquitetura da Universidade do Recife, em contraposição à trajetória mais curta (1949–1956) de Mario Russo no meio acadêmico. As carreiras de Borsoi e Amorim na cidade do Recife foram extremamente prolíficas, ambos com diversos projetos de obras públicas e privadas que hoje correspondem a um dos mais relevantes acervos de arquitetura moderna do Estado.

A trajetória profissional de Amorim, que teve início ainda em sua cidade natal, O Porto, foi interrompida precocemente com o seu falecimento, em 1972. Foi no Recife que o arquiteto permaneceu até o fim da vida, conciliando a carreira de arquiteto liberal e eventual colaborador do 1º Distrito da Dphan, com a de docente na Universidade do Recife. Para Naslavsky (2012, p. 171): "A cultura, a erudição e a proximidade à arquitetura do passado colonial inserem Delfim Amorim em uma posição similar àquela de Lucio Costa nos anos 1930, de guardião da memória brasileira".

Tendo trabalhado no Serviço de Patrimônio junto a Rodrigo Melo Franco de Andrade, no Rio de Janeiro, o arquiteto carioca Acácio Gil Borsoi chegou ao Recife em 1951 e passou a trabalhar como consultor do patrimônio histórico no 1º Distrito Regional da Dphan, atividade à qual se dedicou por quinze anos, ao mesmo tempo que estabeleceu seu escritório desenvolvendo seus projetos pessoais (NASLAVSKY, 2012).

Assim como Amorim, Borsoi também integra o quadro de docentes do curso de Arquitetura. O arquiteto carioca divide sua atuação entre ensino e projeto até o final da década de 1970, quando se aposenta e segue como profissional liberal até seu falecimento, em 2009. Naslavsky (2012, p. 171) destaca que a relevância da produção de Borsoi não se resume ao contexto local, mas se expande para todo o Nordeste brasileiro e que esse fator posiciona o arquiteto como o protagonista no processo de disseminação da arquitetura moderna em Pernambuco.

Paralelamente ao processo de verticalização das áreas centrais do Recife, que teve início na década de 1940, e de espraiamento da mancha urbana para

in the case of the ensemble on Dez de Novembro Avenue, in the Santo Antônio neighborhood, and Hotel Central, in Boa Vista. From the departure of Luiz Nunes, in the late 1930s, to the arrival of the Italian architect Mario Russo, in 1949, there was a significant decline in the production of modern architecture in Recife:

> Various factors contributed to the lack of continuity of experiences between the 1930s and the 1950s. In the 1940s, the presence of modernists in teaching institutions was largely in disciplines run by engineers and urban planners. At EBAP, few professors with modern ideas taught the Architectural Projects component of the course. This gap... demonstrates how important it was to hire Mario Russo, whose academic work was based on rationalist methods and Italian precepts...
>
> *(NASLAVSKY, 2012, p. 170).*

The arrival of Russo, however, aimed to reform the curriculum of the State's architecture course, whose staff had recently been restructured with the arrival of professors from other parts of Brazil and from overseas, and, in the second quarter of the 1950s[12], was already training the first modern architects, who would work not only in Pernambuco, but also in other states in the Northeast of Brazil[13].

Despite the significant contribution of this Italian architect to the teaching of Modern Architecture[14], the arrival of this style also owed

[12] In the early 1950s, the city of Recife had 28 higher education institutions, with an overall total of 2,220 students enrolled. In terms of diplomas, only 102 architecture diplomas were registered nationwide, compared to 990 in engineering, 38 in Pernambuco. It should be noted that, at this time, the only states that issued diplomas in architecture in Brazil were Rio de Janeiro, São Paulo and Minas Gerais (IBGE, 1950).

[13] In 1963, for example, 249 professional diplomas were issued in the field of architecture nationwide, 17 of these in Pernambuco, compared to 1,429 engineering diplomas, 136 in Pernambuco.

[14] On Mario Russo's work in Pernambuco, see CABRAL, 2006.

FIGURA 17
Edifício Califórnia, bairro de Boa Viagem, projeto de Acacio Gil Borsoi.
FONTE: *Acervo de Lucas Jordano.*

FIGURE 17
California Building, neighborhood of Boa Viagem, designed by Acacio Gil Borsoi, 1953.
SOURCE: Lucas Jordano collection.

FIGURA 18
Edifício Villa Mariana, bairro de Parnamirim, projeto de Wandenkolk Tinoco.
FONTE: *Acervo de Lucas Jordano.*

FIGURE 18
Vila Mariana Building, Parnamirim neighborhood, designed by Wandenkolk Tinoco, 1977.
SOURCE: Lucas Jordano collection.

FIGURA 19
Edifício Barão do Rio Branco, bairro da Boa Vista, projeto de Delfim Fernandes Amorim e Heitor Maia Neto. 1969.
FONTE: *Acervo de Lucas Jordano.*

FIGURE 19
Barão do Rio Branco Building. Designed by Delfim Amorim and Heitor Maia Neto, 1969.
SOURCE: Lucas Jordano collection.

FIGURA 20
Conjunto de sobrados do quarteirão entre a Praça Dezessete e a Rua Primeiro de Março, com exemplares de remodelação e construção de novos edifícios adotando posturas diferentes em relação à inserção em um contexto histórico.
FONTE: *Acervo de Fernando Diniz Moreira.*

FIGURE 20
Group of townhouses on block between Dezessete Square and Rua Primeiro de Março, with examples of remodeling and construction of new edifices adopting different approaches to incorporation into an historical setting.
SOURCE: Fernando Diniz Moreira collection.

as áreas anteriormente ocupadas por antigos engenhos e trechos alagados, a arquitetura moderna inicia seu processo de difusão. A princípio, as novas edificações se prestam a atender uma clientela específica, formada por uma classe média alta, intelectuais de vanguarda e profissionais liberais, naturalmente mais receptivos aos reflexos da modernidade nos campos artísticos (NASLAVSKY, 2012).

Dentre alguns exemplares daquele período, podemos elencar as residências Acácio Gil Borsoi e Lisanel de Melo Motta, ambas projetadas pelo arquiteto Acácio Gil Borsoi na década de 1950, respectivamente em Boa Viagem e nas Graças. Elas representam uma evidente aproximação ao repertório formal herdado da arquitetura moderna carioca, expressa nas empenas trapezoidais e cobertas em asa de borboleta, semelhantes às exploradas por Oscar Niemeyer em soluções anteriores. Soma-se, a essas experiências de habitação unifamiliar, o conjunto habitacional da Praça Fleming, que se configura como uma solução de habitação coletiva ainda não verticalizada.

Em relação à forma como as edificações modernistas se distribuíram na área urbana do Recife, observa-se que, no início da década de 1950, as tipologias residenciais unifamiliares estavam localizadas, sobretudo, nas áreas de expansão, como os bairros de Boa Viagem, de Casa Forte e das Graças. Já os edifícios altos se concentravam nas áreas centrais da cidade e se destinavam, na grande maioria das vezes, ao uso de comércio e serviços, salvo exceções nos bairros da Boa Vista e de Boa Viagem que, na segunda metade da década de 1950, já registravam alguns exemplares de edifícios altos destinados aos usos residencial e misto.

O Edifício Califórnia foi o primeiro exemplar de arranha-céu moderno na Avenida Boa Viagem, ainda no início da década de 1950. No projeto inicial, feito por Acácio Gil Borsoi, o edifício de uso misto oferecia apartamentos de 3 ou 4 dormitórios, sala de estar, cozinha e área de serviço. Entretanto, a

much to the influence of the Rio architect Acácio Gil Borsoi and Delfim Fernandes Amorim from Portugal, who led the new modern architects of Pernambuco, principally because of the long period of time that these individuals taught the project-related architecture disciplines at the University of Recife, compared to Mario Russo's shorter sojourn in academic circles (1949–1956). The careers of Borsoi and Amorim in Recife were extremely prolific, with both men producing various projects for private and public works that today make up one of the most important collections of modern architecture in the State.

Amorim's professional career began in his hometown of Porto and continued until it was prematurely cut short by his death in 1972. It was in Recife, however, that this architect spent most of his life, combining his career as a liberal architect with occasional work as a collaborator for the 1st Regional District of the DPHAN, and a professorship at the University of Recife. Naslavsky (2012, p. 171) remarks that the "... culture and erudition of Delfim Amorim and his proximity to the architecture of the colonial past placed him in a position similar to that of Lucio Costa in the 1930s, as a guardian of the memories of Brazil".

Having worked at the Heritage Service with Rodrigo Melo Franco de Andrade, in Rio de Janeiro, the Rio architect Acácio Gil Borsoi arrived in Recife in 1951 and began work as a consultant in the field of historic heritage at the 1st Regional District Office of the DPHAN, an activity to which he dedicated himself for fifteen years, while at the same time running his own firm to develop personal projects (NASLAVSKY, 2012).

Like Amorim, Borsoi taught Architecture at the university, dividing his time between teaching and producing projects until the late 1970s, when he retired to continue working as a liberal professional until his death in 2009. Naslavsky (2012, p. 171) notes that the

FIGURA 21
Edifício Cezanne, construção de uso misto em Boa Viagem. Projetado por Acácio Gil Borsoi. 1973.
FONTE: *Inventário Acácio Gil Borsoi.*

FIGURE 21
Cezanne Building, mixed-use building in Boa Viagem. Designed by Acácio Gil Borsoi. 1973.
SOURCE: Acácio Gil Borsoi inventory.

proposta, voltada inicialmente para famílias de classe média, não consegue consolidar as vendas, provavelmente por não atender aos anseios do público-alvo. A solução encontrada foi modificar a planta-tipo para oferecer um grande número de quitinetes (NASLAVSKY, 2012). O Edifício Holiday, construído alguns anos depois, no mesmo bairro, também oferecia uso misto, com comércio e serviço no térreo e uma torre com vários pavimentos com quitinetes e alguns poucos apartamentos de dois dormitórios. A tentativa inicial de consolidar o arranha-céu de uso misto na zona sul da cidade foi substituída pelas propostas das torres residenciais, atendendo aos anseios das famílias de classe média da cidade que, gradativamente, migram para a moradia em altura, uma tipologia que permite maior adensamento. Como exemplos desse tipo de moradia, temos os edifícios Acaiaca, de Delfim Fernandes Amorim e Lucio Estelita; Queen Mary, de Wandenkolk Tinoco; e Mirage, Portinari e Michelangelo, projetados em décadas seguintes. Esses edifícios inauguram uma tendência de ocupação permanente ao longo da orla marítima, que até então era explorada como área de veraneio.

Nas áreas centrais da cidade, ainda na década de 1950, período em que a Avenida Dez de Novembro, atual Avenida Guararapes, já havia sido concluída e as obras da Avenida Dantas Barreto já avançavam até a Praça do Carmo, o bairro de Santo Antônio passou a consolidar seu processo de verticalização. Dentre alguns exemplares desse período, estão o Edifício Igarassu, projetado pelo arquiteto Hugo Marques, construído em 1953; e o Edifício do Banco Lavoura de Minas Gerais, projeto de Álvaro Vital Brazil, de 1954. Este

importance of Borsoi's work is not restricted to Recife but extends throughout the Northeast region of Brazil and this positioned him well to be one of the main promoters of modern architecture in Pernambuco.

Modern architecture began to spread, along with the process of high-rise development in central areas of Recife, which began in the 1940s, and the spread of the urban fabric to areas that had hitherto been occupied by old sugar plantations or wetlands. At first, the new buildings were intended for a specific clientele among the upper middle classes, avant-garde intellectuals and liberal professionals, who were naturally more receptive towards modernism (NASLAVSKY, 2012).

Examples of buildings from this period included the Acácio Gil Borsoi and Lisanel de Melo Motta residences, both designed by Acácio Gil Borsoi in the 1950s, in the neighborhoods of Boa Viagem and Graças, respectively. These clearly echo the repertoire of modern architecture coming from Rio, in the form of the trapezium-shaped gables and butterfly-wing roofs, similar to those of Oscar Niemeyer. In addition to these single-family dwellings, there were also the blocks of flats in Alexander Fleming Square, representing a multi-family housing type that was not yet high-rise.

In relation to the way modernist buildings were distributed in Recife, it can be seen that, in the early 1950s, single-family residences tended to be located in areas undergoing expansion, such as the neighborhoods of Boa Viagem, Casa Forte and Graças. Tall buildings were

último se tratava de um arranha-céu nas proximidades da Igreja Matriz de Santo Antônio, imóvel tombado pelo Iphan. A proposta final desenvolvida por Vital Brazil para o edifício-sede do Banco Lavoura de Minas Gerais consistiu em um volume prismático e austero que repousa sobre uma base de um pavimento ocupando todo o lote. O prisma vertical é revestido por uma pele de cobogós que se estende por grande parte do perímetro do edifício. Toda essa superfície de elementos vazados executados em concreto aparente não recebe interrupções de esquadrias ou demarcação de pavimentos.

Apesar de ainda não estar submissa ao plano de gabaritos, que só ganha validade a partir de meados da década de 1960, a inserção desses imóveis na malha urbana histórica do bairro de Santo Antônio foi feita sobre a vigilância da Dphan e, geralmente, revelava uma série de conflitos e impasses entre os interesses do campo na conservação e os do mercado imobiliário, que buscava adensar o bairro de maior vocação comercial da cidade naquela época.

Um exemplo interessante desses embates foi o do Edifício Bancipe para o lote localizado entre a Matriz de Santo Antônio e o Edifício do Banco Lavoura de Minas Gerais. Data de 1963 a solicitação para a construção de um novo edifício, projeto dos arquitetos Acácio Gil Borsoi e Vital Pessoa de Melo, que percorreu um longo caminho desde o pedido de aprovação até a sua conclusão. Na proposta, os arquitetos exploram o uso do concreto aparente tanto no sistema estrutural como na criação de elementos e texturas que compõem o edifício. As fachadas voltadas para a Avenida Dantas Barreto e a Rua Nova são compostas por uma combinação de *brise-soleils* em concreto pré-moldado e esquadrias com vidros coloridos (verdes, vermelhos e azuis) e transparentes. A repetição dos elementos em concreto faz clara referência ao projeto de Vital Brazil recentemente construído ao lado. A base e o coroamento do edifício recebem acabamento de concreto aparente moldado em formas de telhas de amianto, adquirindo uma textura ondulada.

A aprovação de um imóvel tão próximo ao bem tombado foi feita diretamente pelo escritório central do Sphan, no Rio de Janeiro, visto que o órgão de patrimônio local se posicionou contrário à solicitação dos arquitetos. O edifício do novo banco mercantil garantiu o direito de erguer a mesma quantidade de pavimentos do arranha-céu vizinho, onde anteriormente existia um sobrado colonial descaracterizado alguns anos antes. Esse caso revela a necessidade de criação de um instrumento capaz de estabelecer diretrizes mais objetivas para as novas construções das áreas centrais, com o intuito de diminuir os conflitos dentro dos próprios órgãos de conservação, mas para garantir um maior controle nas transformações no centro histórico.

A proximidade com o bairro de Santo Antônio e a ausência de instrumentos de controle tão rígidos incentivaram a verticalização do bairro da Boa Vista. Edifícios altos de usos misto e residencial começam a surgir entre as

concentrated in the central parts of the city and were intended, for the most part, for commerce and services, with the exception of some in Boa Vista and Boa Viagem, which, in the second half of the 1950s, already contained some tall buildings intended for residential or mixed use.

The Califórnia Building was the first modern skyscraper to go up on Boa Viagem Avenue, in the early 1950s. In the original plan, produced by Acácio Gil Borsoi, this mixed-use building was intended to contain apartments with 3 or 4 bedrooms, a living room, kitchen, and service area. However, this proposal, aimed originally at middle-class families, did not sell well, probably because it did live up to the expectations of the target consumers. The solution was to modify the ground plan to divide the block into a large number of bedsits (NASLAVSKY, 2012). The Holiday Building, which was put up a few years later in the same neighborhood, was also mixed use, with commerce and services on the ground floor and a multi-story tower with various floors containing bedsits and a small number of two-bedroom apartments. The initial attempt to introduce mixed-use skyscrapers in the southern part of the city gave way to proposals for residential tower-blocks, which better served the needs of middle-class families, who were gradually moving into high-rise accommodation, thereby enabling denser occupation of land. Examples of this type of housing from subsequent decades included the Acaiaca Building, designed by Delfim Fernandes Amorim and Lucio Estelita, Wandenkolk Tinoco's Queen Mary Building, and Mirage, designed by Portinari and Michelangelo. These buildings ushered in a new trend towards permanent occupation of the seafront, which until that time had been used only for holiday homes.

In central parts of the city, in the 1950s, when Dez de Novembro Avenue (now Guararapes Avenue) had already been completed and work on Dantas Barreto Avenue was already finished up to Our Lady of Carmo Church, the Santo Antônio neighborhood underwent significant high-rise development. Examples from this period include the Igarassu Building, designed by Hugo Marques, built in 1953, and the Lavoura de Minas Gerais Bank Building, designed by Álvaro Vital Brazil, built the following year. The latter was a skyscraper located near the Parish Church of Santo Antônio, an IPHAN listed building. The final proposal developed by Vital Brazil for the head office of Lavoura de Minas Gerais Bank consisted of an austere prism-shaped volume resting on a single-story base occupying the whole plot. The vertical prism is covered in a cobogó casing, which covers almost the whole perimeter of the building. An entire concrete surface composed of breeze blocks is apparently uninterrupted by frames or lines indicating floors.

Although still not subject to the Setbacks Plan, which would only come into effect in the mid-1960s, the insertion of these buildings into the historic urban fabric of the Santo Antônio

décadas de 1950 e 1960, por todo o bairro. Entre esses exemplares, vale destacar o Edifício União, de Acácio Gil Borsoi, e os edifícios Santa Rita, Pirapama e Barão do Rio Branco, projetados por Delfim Fernandes Amorim. Suas fachadas, com elementos cerâmicos vazados, painéis de azulejos, saques e reentrâncias e composições arrojadas de aberturas, tornaram-se grandes marcos da arquitetura moderna na cidade.

O processo de criação de novos loteamentos, mencionado anteriormente, incentiva o surgimento de novas tipologias edilícias menos verticalizadas, sobretudo nas áreas anteriormente ocupadas por engenhos e chácaras. Essas moradias, geralmente unifamiliares, a partir desse período parecem se adaptar ao gosto da clientela local, incorporando ao projeto modernista elementos da tradição construtiva colonial, como azulejos, telhas cerâmicas e varandas (NASLAVSKY, 2012).

A década de 1960 corresponde ao auge dessa produção, que tem como destaque a obra do arquiteto português Delfim Amorim. Foi nesse período que o arquiteto: "[...] expressa suas soluções plásticas mais inovadoras, cujos partidos enfatizaram as preocupações com o clima local e experiências com a pré-fabricação e os novos materiais" (NASLAVSKY, 2012, p. 125). E foi através desses novos experimentos que esse arquiteto chegou à síntese da "Casa de Amorim": um modelo de habitação unifamiliar com referências à arquitetura rural do período colonial está presente. A proposta de Amorim reúne uma série de soluções formais e espaciais, capazes de definir a imagem de uma residência moderna em Pernambuco na década de 1960. Essas soluções podem ser observadas na descrição de Naslavsky (2012, p. 123) sobre a residência Amaro Alves, projeto de Delfim Fernandes Amorim e Armindo L. da Costa:

> Trata-se de um novo partido. A casa tem uma nova implantação: tem primeiro andar, mas, como se desenvolve em desníveis, aparenta ser completamente térrea, dada a predominância horizontal. Há uma pequena base de pedra, pátio central, azulejos na fachada, revestimentos cerâmicos, telhados de lajes pouco inclinadas, cobertas com telhas cerâmicas, empenas laterais com grandes painéis de esquadrias venezianas.

Essa tipologia que foi reproduzida por diversos arquitetos contemporâneos de Amorim e se adequava aos anseios de uma camada da sociedade que ainda não havia se adaptado e que passa a ocupar as áreas de expansão da cidade do Recife, que correspondem aos bairros do Espinheiro, de Apipucos, e de Casa Forte, por exemplo. À medida que a década de 1970 se aproximava, a cidade passa por um adensamento em muitas dessas áreas, deixando cada vez mais escassa a produção desse tipo arquitetônico.

No mesmo período, Borsoi também realiza experimentações de projetos residenciais que guardam relações estéticas com a arquitetura colonial e que

neighborhood was overseen by the DPHAN and spawned a series of conflicts between conservationists and the real-estate industry, which wanted to increase the building density of an area that was mostly commercial at the time.

One interesting example of this was the dispute waged by the Bancipe Building for the plot located between the Parish Church of Santo Antônio and the Lavoura de Minas Gerais Bank Building. In 1963, a request was put in for the construction of a new building, designed by Acácio Gil Borsoi and Vital Pessoa de Melo. The long process of this project, from approval to conclusion, would prove to be a long saga. In the original plan, the architects apparently proposed to use concrete both for the structure of the building and for the decorative and textural elements. The façades facing Dantas Barreto Avenue and Rua Nova contained a combination of *brise-soleils* in pre-cast concrete and frames made of colored (green, red and blue) and transparent glass. The repetition of the elements in concrete was a clear allusion to Vital Brazil's building recently put up alongside it. The base and the crown of the building received a concrete finish, apparently cast in the form of asbestos tiles, giving it an undulating texture.

Approval for a building so close to a listed heritage site came directly from SPHAN central office in Rio de Janeiro, as the local branch of the heritage service was opposed to the request. The new Banco Mercantil building had the right to put up the same number of floors as the neighboring skyscraper, on a site previously occupied by a colonial townhouse, which had lost its original features some years earlier. This case revealed the need to create an instrument capable of establishing more objective guidelines for new buildings in central areas, with a view to mitigating conflicts within conservation organizations, but also as a way of ensuring greater control over transformation of the historic center.

The proximity to the Santo Antônio neighborhood and the lack of strict rules encouraged high-rise development in neighboring Boa Vista. Residential and mixed-use high-rise buildings began to appear in the 1950s and 1960s in all parts of the neighborhood. Examples of these are the União Building, designed by Acácio Gil Borsoi, and the Santa Rita, Pirapama and Barão do Rio Branco buildings, all designed by Delfim Fernandes Amorim. Their façades, with ceramic breeze blocks, wall tile panels, protuberances and recesses, and bold window compositions, made these buildings important modernist landmarks in the city.

The aforementioned process of creating new lots encouraged the emergence of new, less high-rise building typologies, especially in areas previously occupied by sugar plantations and farms. These residences, usually single-family, appeared in this period to adapt to the taste of the local clientele, incorporating elements of traditional colonial-style buildings, such as wall

não se assemelham ao modelo difundido por Amorim; entre exemplares desse período, estão as residências Dulce Mattos e Dival Cavalcanti.

No início da década de 1970, consolidou-se a expansão do processo de verticalização para além dos bairros centrais da cidade. Com o avanço da política de conservação no Brasil, os processos de aprovação de novos imóveis nos bairros de Santo Antônio e São José se tornam ainda mais complexos, sobretudo com a promulgação do Plano de Preservação de Sítios Históricos, em 1979, apesar dos arredores da quase finalizada Avenida Dantas Barreto ainda serem bastante procurados pelas ações do mercado imobiliário. O controle de gabaritos acabava não barrando as descaracterizações de imóveis antigos, e se tornavam comuns ações de renovação, como a proposta para o Edifício do Banorte.

O projeto de meados da década de 1970, localizado em um lote de duas frentes (Rua do Imperador e Avenida Martins de Barros), onde antes existiam dois antigos sobrados, manteve somente as paredes laterais, a coberta em duas águas do antigo imóvel e, naturalmente, o gabarito da quadra. Tanto a fachada quanto a organização interna foram totalmente modificadas. A nova fachada com frente para a Avenida Martins de Barros é composta por uma pele de vidro que desconsidera a divisão anteriormente existente entre os dois lotes, sendo um exemplo da descaracterização de conjuntos de fachadas que irá ocorrer em outras partes do centro.

Com o Plano de Preservação de Sítios Históricos, essas ações de renovação também passam a ser controladas com mais rigor. Em 1979, um outro lote dessa mesma quadra se torna objeto de conflito entre os requerentes e a 1ª Diretoria da Dphan. Proposto pelo arquiteto Acácio Gil Borsoi, o novo projeto consistia em um edifício com três frentes, sendo a mais extensa voltada diretamente para a Igreja do Divino Espírito Santo; todas as fachadas eram compostas por esquadrias de vidro sem demarcação de pavimentos. A coberta sugerida para o novo edifício obedecia ao padrão presente em toda a quadra, duas águas com grande declividade.

O projeto foi encaminhado pela Prefeitura Municipal do Recife à apreciação da Diretoria Regional do Iphan. Por se tratar de uma área próxima a um monumento tombado pelo serviço de patrimônio nacional — a Igreja do Divino Espírito Santo —, esse processo foi encaminhado aos arquitetos responsáveis pelo estudo da área de Preservação Rigorosa do Plano de Preservação de Sítios Históricos (PPSH) e teve sua aprovação negada por não atender aos requisitos previstos para a área. Em seu lugar, foi construído um edifício que melhor se adequava ao contexto.

No momento que as áreas centrais controlavam rigorosamente sua verticalização e a descaracterização dos imóveis antigos, os edifícios altos se consolidavam como uma das principais formas de moradia, principalmente para as classes média e alta. As principais áreas residenciais da cidade, que

tiles, ceramics, and verandahs, into modernist projects (NASLAVSKY, 2012).

The 1960s were the heyday for this kind of building, which is typified by the projects of the Portuguese architect Delfim Amorim. It was in this period that the architect "...came up with his most innovative solutions, emphasizing adaptation to the local climate and experiments with prefabrication and new materials" (NASLAVSKY, 2012, p. 125). It was also through these novel experiments that this architect synthesized all of these elements into the so-called "Amorim Home": a single-family housing model whose style approximated to that of the rural architecture of the colonial period. Amorim proposed combining a set of formal and spatial solutions capable of projecting the image of a modern residence in Pernambuco in the 1960s. These solutions are clearly outlined in Naslavsky's description (2012, p. 123) of the Amaro Alves residence, designed by Delfim Fernandes Amorim and Armindo L. da Costa.

> This is a completely new design. The house has a new kind of plan: it has a first floor, but, as it is not all at the same level and predominantly horizontal, it appears to be just a ground floor. There is a small stone base, a central courtyard, wall tiles on the façade, ceramic cladding, slightly inclined slab tiles for roofing, ceramic rooftiles, side gables with large, paneled Venetian frames.

This typology, which was reproduced by various architects who were contemporaries of Amorim and who shared the concerns of a social stratum that had still not fully adapted to the expanding areas of Recife it was now occupying, such as Espinheiro, Apipucos, and Casa Forte. As the 1970s approached, the city became more densely developed in many of these areas, making production of this kind of architecture even scarcer.

In the same period, Borsoi also experimented with residential projects that retain some of the aesthetic features of colonial architecture and do not resemble the model promoted by Amorim. Examples from this period include the Dulce Mattos and Dival Cavalcanti residences.

The early 1970s saw the consolidation of expansion of high-rise development beyond the central neighborhoods of the city. With the advance of conservation policies in Brazil, the process for approving new buildings in the neighborhoods of Santo Antônio and São José became even more complex, especially with the publication of the Historic Sites Preservation Plan, in 1979. The surroundings of the almost fully completed Dantas Barreto Avenue were still of great interest to the real-estate market, however. Regulation of setbacks ended up not being able to prevent the loss of character of old buildings and redevelopment became a common practice, as would be the case with the proposal for the Banorte Building.

já ocupavam grande parte do bairro da Boa Vista, agora se intensificam no bairro de Boa Viagem e se expandem para os bairros da zona norte da cidade, como Espinheiro, Casa Forte e Graças.

Naquele momento, grande parte da população de classe média já havia migrado para as zonas norte e sul da cidade, dando início a uma mudança sensível no padrão de ocupação dos bairros, que gradativamente vivenciaram a substituição do modelo de residência unifamiliar pelos arranha-céus multifamiliares. As tentativas de implantação do uso misto nessa tipologia se restringiram ao modelo comércio e serviços, visto que as experiências de incluir o uso residencial em arranha-céus de uso misto, que ocorreram, sobretudo, entre as décadas de 1950 e 1960, não obtiveram a aceitação esperada.

O Edifício Cezanne, de Acácio Gil Borsoi, é uma exceção nesse aspecto. O projeto de uso, simultaneamente, residencial e comercial, localizado no bairro de Boa Viagem, contorna as restrições ao uso misto separando rigorosamente os acessos à galeria comercial e à torre residencial, garantindo a privacidade dos moradores e o aproveitamento do potencial comercial crescente na área.

O adensamento e a verticalização dos bairros e o intenso processo de rodoviarização que atingiu a cidade do Recife na segunda metade do século XX expandiram os limites do perímetro urbano do município que, aos poucos, aproximava-se das áreas urbanizadas de cidades vizinhas, como Olinda, Jaboatão dos Guararapes, Camaragibe, São Lourenço da Mata, entre outras que, futuramente, viriam a constituir a Região Metropolitana do Recife.

5. DO RECIFE CIDADE PARA UM RECIFE METRÓPOLE

Este capítulo abordou dois movimentos de transformação da cidade do Recife, que estão estreitamente relacionados com as iniciativas modernizantes do início do século XX: o primeiro se refere às transformações nos traçados urbanos dos bairros que compõem as áreas centrais do Recife e às obras infraestruturais de expansão da mancha urbana relacionados diretamente à atuação de engenheiros e urbanistas, desde as primeiras décadas do século XX. Já o segundo se refere ao processo de verticalização que se intensifica a partir da década de 1940, em especial no bairro de Santo Antônio, e que, com o passar dos anos, expande-se para as demais áreas da cidade, sendo, por sua vez, reflexo da atuação de arquitetos modernos, vinculados ora ao racionalismo europeu ora à linguagem da escola carioca, que atuaram na cidade do Recife na segunda metade do século XX e que formaram uma geração de profissionais capazes de interpretar e adaptar os ensinamentos em uma produção de relevância nacional e características regionais.

No entanto, é indispensável pontuar o papel decisivo da política de conservação no Estado que, com o estabelecimento de diretrizes de ocupação

This 1970s project, located on a two-sided lot (on Rua do Imperador and Martins de Barros Avenue), where two old townhouses had previously stood, retained only the lateral walls, the two-sided roof of the old building, and, naturally, the setback of the block. Both the façade and the interior, however, were totally transformed. The new façade facing Martins de Barros Avenue involved a glass curtain wall that completely ignored the original separation of the two lots. This provided, therefore, a prime example of a situation where the distinctive character of a series of façades was destroyed, as would occur in other parts of the city center also.

With the introduction of the Historic Sites Preservation Plan, this kind of renovation also came under stricter control. In 1979, another lot on the same block became the object of a dispute between developers and the 1st Directorate of the DPHAN. Proposed by the architect Acácio Gil Borsoi, the new project consisted of a building with three façades, the most expansive one directly facing the Church of the Divine Holy Spirit. All the façades were composed of glass squares with no demarcation of floors. The suggested roof matching the steep two-sided roofs were in keeping with those of the whole block.

The project was referred by Recife City Hall to the Regional Office of IPHAN. As this was an area located in close proximity to a listed heritage monument—the Church of the Divine Holy Spirit—this process was further referred to architects responsible for studies relating to the Strict Preservation section of the Historic Sites Preservation Plan (PPSH). Permission was duly denied on account of the project not meeting the requirements stipulated for the area. In its place, a building was constructed that blended in better with the surroundings.

At the same time as high-rise development and the loss of character of old buildings was being strictly controlled in central areas, high-rise blocks were becoming the main form of housing, especially among the upper and middle classes. The development of residential areas, which already occupied most of the Boa Vista neighborhood, had become more intensive in the Boa Viagem neighborhood and was expanding into neighborhoods in the northern part of the city, such as Espinheiro, Casa Forte and Graças.

At that time, most of the middle-class population had already moved to the north and south of the city, setting in motion a significant change in the pattern of occupation of neighborhoods, which gradually experienced a shift from single-family residences to multi-family tower blocks. Attempts to install mixed uses in this type of building were restricted to the model used for commerce and services, since experiments with the inclusion of residential apartments in mixed-used skyscrapers during the 1950s and 1960s had not lived up to expectations.

Acácio Gil Borsoi's Cézanne Building was an exception in this respect. This Boa Viagem

no centro histórico da cidade do Recife, guiou o processo de modernização e verticalização para diversas áreas da cidade. Apesar de, aparentemente, este último se apresentar como uma reação à modernização, é importante ressaltar o fato de ter sido capitaneado por arquitetos de formação modernista que, ao menos em suas primeiras ações, autorizaram a construção de novos edifícios no centro histórico da cidade, até a criação dos instrumentos legais restritivos que acabaram por conduzir as novas obras para as áreas periurbanas, chegando a atingir o território das cidades vizinhas.

Paralelamente às propostas de desenvolvimento urbano que consideram cada vez mais o caráter metropolitano e de interdependência entre as cidades, a produção arquitetônica do pós-Brasília mantém a premissa dos edifícios autônomos e isolados no lote, apesar de observarmos, não casualmente, a recepção da linguagem brutalista característica das décadas de 1960 e 1970: um reflexo do esgotamento das soluções plásticas disseminadas pela escola carioca de arquitetura e amplamente exploradas pelo grupo de arquitetos locais.

O recorte temporal abordado neste capítulo buscou apresentar os antecedentes da formação da metrópole recifense em paralelo à ação dos arquitetos que até então não estavam envolvidos na dinâmica de transformação urbana, algo que acontece com cada vez mais intensidade a partir da década de 1970. A inevitável conurbação da malha urbana da cidade do Recife com as áreas urbanizadas das cidades vizinhas aconteceu simultaneamente ao esvaziamento de suas áreas centrais, principalmente os bairros do Recife, Santo Antônio e de São José. Esse intenso processo de adensamento e conurbação culmina na instituição da Região Metropolitana do Recife, em 1973, abordada no capítulo seguinte.

building intended simultaneously for residential and commercial use managed to get round the restrictions on mixed use by keeping access to the commercial gallery and to the residential block strictly separate, thereby ensuring the privacy of residents and taking advantage of the growing commercial potential of this location.

The increased building density and high-rise development, in combination with intensive road building, that affected the city of Recife in the latter half of the 20th century expanded the limits of the urban perimeter of the municipality. The outskirts of the city thus gradually began to merge with the urban areas of neighboring cities, such as Olinda, Jaboatão dos Guararapes, Camaragibe, São Lourenço da Mata, and others, later to become the Recife Metropolitan Region.

5. FROM THE CITY OF RECIFE TO METROPOLITAN RECIFE

This chapter has dealt with two movements that transformed the city of Recife, both of which are closely related to the modernizing initiatives of the early 20th century. The first concerned changes in the urban fabric of the neighborhoods that make up the central parts of Recife and infrastructure works carried out by architects and engineers to expand this urban fabric from the early years of the 20th century onwards. The second concerned the process of high-rise development that stepped up in the 1940s, especially in the Santo Antônio neighborhood, which, over the years, has expanded to other parts of the city, reflecting the work of modern architects with a rationalistic European outlook or associated with the Rio school, who worked in Recife in the second half of the 20th century and constituted a generation of professionals capable of interpreting and adapting these teachings into national architecture with regional characteristics.

However, we should not underestimate the decisive role that conservation played in Pernambuco, when, with the establishment of land use guidelines for the historic center of Recife that came to guide the process of modernization and high-rise development in various parts of the city. Although this was apparently a reaction to modernization, it is important to note that the movement was in fact led by architects who had been trained in the modernist school, and who, at least through their actions, authorized the construction of new buildings in the historic center of the city and created legal restrictions which ended up driving new developments to peripheral areas to the point where they merged with neighboring cities.

Along with urban development proposals that increasingly considered the metropolitan character and interdependence of the cities surrounding Recife, the production of architecture post-Brasília held to the premise that buildings

should be autonomous and detached from others. This would be the case despite the uncoincidentally good reception of the brutalist style characteristic of the 1960s and 1970s, indicating that the creativity of the group of modern architects in providing innovative solutions in the style of the Rio school was beginning to dry up.

This chapter, covering the 1950s and 1960s in Recife, has attempted to present the precursors of the formation of a metropolitan Recife alongside the work of architects, who, up until this time, had not been involved in the dynamics of urban transformation, which would continue at an increasingly rapid pace in the 1970s. The inevitable merging of Recife with the urban areas of neighboring cities into a conurbation occurred alongside depopulation of central areas, especially the neighborhoods of Old Recife, Santo Antônio and São José. The intensive process of urban development and conurbation culminated in the creation of the Recife Metropolitan Region, in 1973, which is the subject of the next chapter.

FIGURA P
Trecho do Mapa. Estratégia espacial da RMR apresentada pelo PDI/RMR, 1976.
FONTE: GOVERNO.

FIGURE P
Spatial strategy for RMR presented by PDI/RMR, 1976.
SOURCE: GOVERNMENT.

9

O RECIFE METROPOLITANO (1970–1990)

METROPOLITAN RECIFE (1970–1990)

TOMÁS DE ALBUQUERQUE LAPA
MARÍLIA DO NASCIMENTO SILVA

Após a Segunda Guerra Mundial (1939–1945), em consequência da criação de alguns setores da indústria nacional e da intensificação do comércio, os problemas decorrentes do afluxo da população do campo para as cidades agravaram-se nas grandes aglomerações urbanas brasileiras. Desde então, evidenciou-se a necessidade de planejar a cidade para além de seus horizontes físico-territoriais, buscando aplicar uma visão baseada na gestão compartilhada da infraestrutura e dos serviços urbanos.

Com uma história marcada pelo intercâmbio comercial, sobretudo de produtos oriundos da monocultura da cana-de-açúcar, há muito tempo a capital pernambucana já assumira um papel notável na dinâmica econômica da Região Nordeste, principalmente em função de sua situação geográfica e da atividade portuária. Considerada metrópole regional ainda no início do século XX, o Recife foi revelando potencial de crescimento econômico para além dos seus limites territoriais. Esse crescimento trouxe consigo desafios para a administração do território.

Os ideais de desenvolvimento regional trazidos à época, atrelados à expansão dos eixos viários, conduziram à formação de novas áreas residenciais que foram ocupando os espaços urbanos periféricos nos eixos norte, oeste e sul, especialmente a partir da década de 1970. O espraiamento da malha urbana mudou a dinâmica do centro histórico do Recife que, mesmo provido de equipamentos e de serviços comerciais e administrativos, assistiu ao processo de esvaziamento.

A institucionalização da Região Metropolitana do Recife ocorreu em 1973, com base na Lei Federal Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973, que estabeleceu as primeiras regiões metropolitanas brasileiras. Para o alinhamento com a dinâmica econômico-social do País, o reconhecimento de tal estrutura intermunicipal impôs a criação de órgãos de planejamento e gerenciamento nos setores da economia, da preservação de áreas históricas e ambientais, dos serviços urbanos e de transporte coletivo, do ordenamento territorial e outros.

Com tudo isso, o Recife atravessou o final do século XX tendo que lidar com flagrantes desigualdades econômicas e sociais. Se, por um lado, a atividade econômica contribuiu para a formação de polos de desenvolvimento, inclusive na área tecnológica, por outro lado as disparidades sociais e econômicas continuaram marcando fortemente o perfil da população, com repercussões na paisagem urbana. Do mesmo modo, os conflitos de terras e os interesses do mercado imobiliário continuaram a alimentar os confrontos, acentuando a necessidade da preservação ambiental das coberturas vegetais e dos cursos de água.

O presente capítulo busca apresentar e discutir os principais fatores que influenciaram os instrumentos de planejamento e de gestão urbana que contribuíram para a intensificação da metropolização do Recife, sobretudo no

After the Second World War (1939–1945), as a consequence of the creation of various new sectors of industry and growing trade, problems relating to the influx of population from the countryside to the city worsened in large urban agglomerations in Brazil. Since then, it has become increasingly clear that there is a need to plan cities beyond their physical/territorial borders and to attempt to adopt a view based on joint management of infrastructure and urban services.

Trade, especially in products derived from sugarcane, has loomed large in the history of the capital of the Brazilian State of Pernambuco and this State has thus long played an important role in the economy of the Northeast region of Brazil, a role enhanced by its convenient geographical location and extensive port facilities. Deemed a regional metropolis already in the early 20th century, Recife has, over the years, revealed great potential for economic growth beyond its city boundaries. This has posed significant challenges for the administration of the city.

Beginning in the 1970s, the new regional development ideas of the time, in combination with the expansion of road axes, led to the formation of new residential areas that occupied peripheral parts of the city along its northern, western and southern axes. This urban sprawl transformed the dynamics of the historic center of Recife, which, although fully equipped with commercial and administrative services and facilities, underwent substantial depopulation.

The Recife Metropolitan Region first became an official institution in 1973, with the enactment of Complementary Federal Law nº 14, of 8 June, establishing the first metropolitan regions in Brazil. To ensure alignment with the social and economic dynamics of the country as a whole, recognition of such inter-municipal structures required the creation of planning and management organizations for each of the various sectors of the economy, along with preservation of historic sites and environmentally sensitive areas, urban services, public transport, land use and other facilities.

Recife thus found itself, in the final years of the 20th century, confronted with the challenge of dealing with the problems posed by shocking social and economic inequalities. While, on the one hand, economic activity helped to create hubs of development, including the development of new technology, on the other, the population continued to be sorely afflicted by social and economic disparities and the effects of these on the urban landscape. Likewise, conflicts over land between residents of the city and the vested interests of the real-estate market continued to foster confrontation, further underlining the need for environmental preservation of watercourses and expanses of vegetation.

The present chapter aims to present and discuss the main factors influencing the creation of planning and urban management tools that helped to speed up the process of Recife

intervalo que vai de 1970 a 1990. O pano de fundo da presente narrativa será composto pelas transformações socioespaciais e socioeconômicas que ocorreram durante esse período, de modo a proporcionar um exercício de rememoração e de redescobertas.

1. DA CIDADE "INCHADA" À CIDADE CONURBADA

A emigração da população do campo para a cidade foi um dos fatores que contribuíram com o adensamento dos núcleos urbanos regionais. De modo geral, tal fenômeno consiste na fuga de uma realidade marcada pelas condições de ameaça à sobrevivência ou mesmo na busca por oportunidades que gerem melhoria de vida. No contexto nacional, as circunstâncias sociais e econômicas sempre foram os principais fatores que conduziram a esse movimento migratório.

O intelectual pernambucano Josué de Castro (1908–1973), referência na discussão sobre a fome no Brasil e da sua relação com a dimensão geográfica, traz, em sua obra *Homens e Caranguejos* (1967), memórias de uma realidade que marcou a sua trajetória de vida. Para o autor, o tema da fome foi apreendido ainda na infância pelo olhar de quem observava, com estranheza, uma "sociedade anfíbia" se adaptando à lama. A associação feita no livro, referente à ocupação de terras e até de alagados no Recife, demonstra as estratégias de sobrevivência adotadas pelos retirantes no seu "novo" espaço ocupado.

> Ele desapareceu de vez de Ambolê, onde até então morava, e veio ocultar-se na lama dos mangues de Afogados. Naquele tempo, não havia ainda um poder público organizado para defender este tipo de latifúndio e, por isso, cedo foi ele invadido por outros colonos vindos de terras distantes em busca de um pedaço de chão desocupado onde deitar raízes. Eram retirantes de outras secas, tangidos pelo vento de fogo do sertão, como um monturo humano. Eram emigrantes expulsos do outro latifúndio — o do açúcar —, este bem mais protegido pela lei, onde não podia haver invasões de terras. [...] E, assim, o latifúndio do açúcar secretava sempre seus excessos de gente que o latifúndio de lama absorvia como um mata-borrão. E a cidade do Recife inchava, embebida daquela tinta grossa da miséria formando sua crosta de mocambos.
>
> *(CASTRO, 1967, p. 98).*

A referida obra de Josué de Castro, publicada em 1967, retrata a situação de desigualdade no acesso às condições de vida, que sempre foi constante no Recife, mas que ganhou força durante o período de crescimento da produção industrial nacional, particularmente nas décadas de 1950 e 1960. Na visão do autor, a cidade "inchada" — referência ao grande número de habitantes num

becoming a metropolitan region, especially in the period between 1970 and 1990. The background to this story is formed by the social, spatial and economic changes the city experienced in this period and this should help to shed further light on the issue and help us to remember this story and learn from it.

1. FROM "SWOLLEN" CITY TO CONURBATION

The migration of the population from the countryside to the cities was one of the crucial factors underlying the growing density of regional urban units. This phenomenon has tended to take the form of a flight of populations from a setting in which livelihoods are threatened or an active seeking out of a better quality of life. In Brazil, socioeconomic circumstances have always been the main driving force behind such migrations.

The Pernambuco intellectual Josué de Castro (1908–1973), an expert on hunger in Brazil and its relation to geographical factors, recalls in his memoir *Of Men and Crabs* (1967), the influence of this reality on his career. Castro had learnt about the issue of hunger as a childhood observer, fascinated by the "amphibian society" that had adapted to living in the mud. His account of the occupation of land and even swamps serves as a vivid demonstration of the survival strategies adopted by migrants to adapt to their 'new' living space.

> All of a sudden, he disappeared from Ambolê, where he had been living until then, and came to burrow his way into the mud of the mangroves of Afogados. At that time, there were still no organized public authorities to defend this kind of land and it was therefore rapidly invaded by other colonists arriving from faraway places in search of a piece of unoccupied land in which to put down roots. These were migrants from the droughts caused by the searing winds of the Sertão, a veritable dunghill of human beings. These migrants were constantly being driven off of one plantation—of sugar—, which was much better protected by the law and where there could be no land invasions... And so it was that the sugar plantation was forever secreting this surplus of human beings that the lands of mud soaked up like blotting paper. And the city of Recife became swollen, steeped in a thick ink of misery that forms a crust of *mocambos*.
>
> *(CASTRO, 1967, p. 98).*

This book, published in 1967, portrays the inequality in access to decent living conditions which had always been a major feature of life in Recife, but which had grown significantly worse during the period of national industrial growth, especially in the 1950s and 1960s. In Castro's view, the "swollen" city—a reference to the huge number of inhabitants crammed into such a small space—was also the result of a

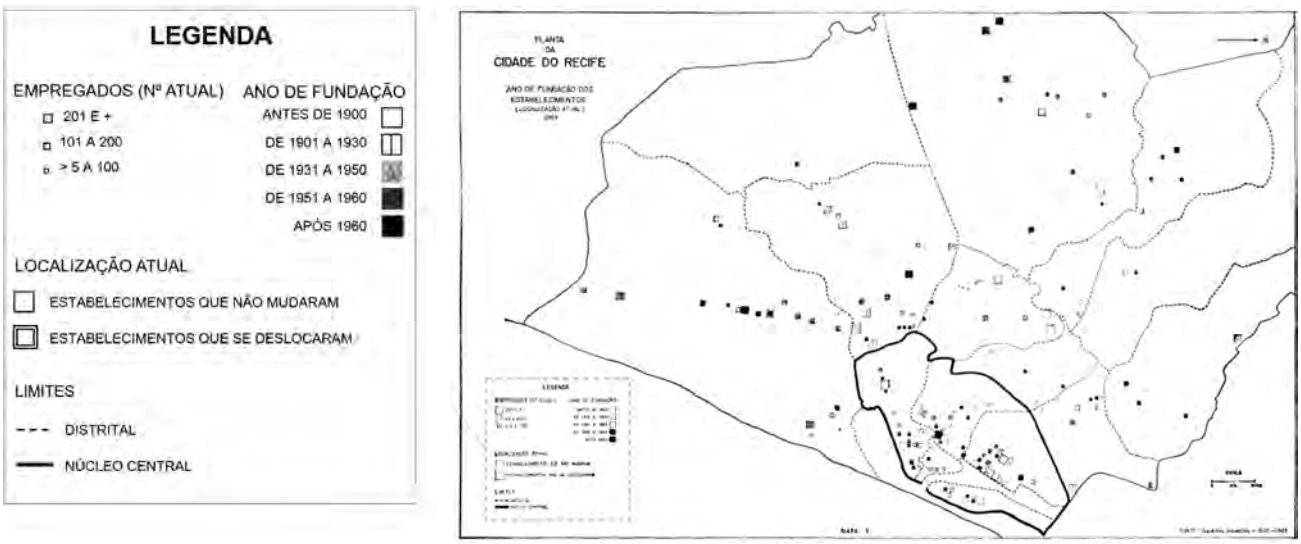


FIGURA 1
Localização dos estabelecimentos industriais no Recife por ano de fundação (de 1900 a 1969).
FONTE: RIBEIRO e ALMEIDA, 1980.

FIGURE 1
Location of industrial establishments in Recife by year of foundation (1900 to 1969).
SOURCE: RIBEIRO & ALMEIDA, 1980.

determinado espaço — é resultado também do desequilíbrio entre as atividades agrárias e industriais, que repercutem nas aglomerações urbanas que não têm acesso às oportunidades e aos confortos das camadas privilegiadas da sociedade.

Ao mesmo tempo que o Recife inchava com a ocupação adensada no centro, a implantação e expansão de áreas industriais crescia na periferia. Pela Figura 1, é possível observar que, a partir da década de 1950, começaram a aparecer mais unidades fabris fora do núcleo central do Recife, com destaque para as regiões oeste e sul. Algumas dessas fábricas, representadas pelos pontos mais escuros na figura abaixo, estavam situadas dentro de propriedades rurais, a exemplo da Indústria de Azulejos S.A. (Figura 2), localizada no Engenho São João, no bairro da Várzea. Outras surgiram ao longo da Estrada da Imbiribeira, atual Av. Mascarenhas de Moraes.

O processo de metropolização do Recife foi resultado não só do seu crescimento, enquanto núcleo central, mas também da ocupação espraiada nas áreas periféricas do município e nas cidades satélites. A redução na oferta de grandes glebas de terra para abrigar zonas industriais dentro do perímetro municipal contribuiu com a expansão do tecido urbano. Tal processo, que se deu de maneira espontânea e desordenada, intensificou-se após a década de 1950.

Essa complexa realidade fomentou uma nova forma de entender e pensar a cidade, que passou a concebê-la dentro de uma região. A partir da década de 1960, já não era mais possível falar sobre as transformações do Recife considerando apenas os seus limites territoriais, haja vista que a dinâmica urbana também passou a impactar os municípios vizinhos.

disequilibrium between agriculture and industry, causing huge urban agglomerations of wretched individuals lacking access to the same comforts and opportunities enjoyed by the more well-to-do members of society.

While the center of Recife became swollen with dense occupation, the installation and expansion of industrial areas grew on the periphery. Figure 1 shows that, from the 1950s onwards, factory units started to appear outside of the central nucleus of Recife, especially to the west and south. Some of these installations, represented by darker points in the figure reproduced below, were situated on rural properties, including, for example, Indústria de Azulejos S.A. (Figure 2), located on the São João plantation, in the Várzea neighborhood. Others emerged along Estrada da Imbiribeira, now Av. Mascarenhas de Moraes.

Recife became a metropolitan area as a result not only of its own growth outwards, as a central nucleus, but also by way of sprawling occupation of the peripheral areas of the municipality and of satellite cities. The shortage of large swathes of land within the boundaries of the municipality on which to site industrial zones contributed to the expansion of the urban fabric. This process, which occurred in a spontaneous and disorderly fashion, became more intensive after the end of the 1950s.

This complex reality created a new way of understanding and thinking about the city, which increasingly came to be seen as forming part of a broader region. Starting in the 1960s, it was no longer possible to discuss the transformation of Recife in terms only of the area

FIGURA 2
Indústria de Azulejos S.A. no Engenho São João, Várzea – Recife.
FONTE: IBGE, acesso em 2022.

FIGURE 2
Indústria de Azulejos S.A. on the São João sugar plantation, Várzea – Recife.
SOURCE: IBGE Library, consulted in 2022.

O professor Antônio Bezerra Baltar (1915–2003) foi quem primeiro formalizou as diretrizes para o planejamento do que viria a ser a Região Metropolitana do Recife (RMR), tendo apresentado, já em 1951, um modelo de organização espacial que buscava articular os diferentes municípios limítrofes entre si e com o Recife. Na expressão gráfica do modelo (Figura 3), o urbanista atribuiu grande importância ao zoneamento, como instrumento de ordenamento do espaço e, em particular, ao sistema de circulação viária, tanto na escala urbana quanto na escala metropolitana.

A ideia de centralidades distribuídas em escalas de uso e conectadas por redes de transportes mostra que o modelo de cidade regional apresentado por Baltar bebeu nas contribuições do urbanista Gaston Bardet (1907–1989) (PONTUAL, 2011), assim como sofreu influências das novas cidades inglesas criadas ao redor de Londres no esforço de reconstrução pós-Segunda Guerra Mundial e do zoneamento funcionalista da Carta de Atenas, que determinava que funções diferentes deveriam ocorrer em zonas diferentes da cidade (LEME, 1999, p. 430). Havia o entendimento de que era necessário dotar as cidades-satélites de infraestrutura urbana, de modo que se desenvolvessem de forma autônoma para não sobrecarregar o núcleo urbano da cidade regional. Além disso, entendia-se como essencial a implantação das indústrias na periferia urbana, mais próximas das residências dos operários. Contudo, a implantação de indústrias nas áreas periurbanas do Recife contribuiu para a formação de novas nucleações, compostas por uma população dependente da estrutura econômica concentrada na nucleação central.

within its city boundaries, since the dynamics of the city now also had an impact on all neighboring municipalities.

Professor Antônio Bezerra Baltar (1915–2003) was the first to draw up the formal planning guidelines for what would later come to be the Recife Metropolitan Region (RMR). Baltar had, as early as 1951, presented a model of spatial organization that sought to combine the various neighboring municipalities with one another and with the main nucleus of Recife. In the illustration reproduced below (Figure 3), the urbanist accords great importance to zoning, as a tool for ordering space, and, in particular, the road transport circulation system, on both an urban and a metropolitan scale.

Baltar's model of a regional city with central nuclei distributed according to scale of use and connected by transport networks clearly shows the influence of the work of fellow urbanist Gaston Bardet (1907–1989) (PONTUAL, 2011). He was also, however, impressed by the new English towns being created around London in an effort to reconstruct the country after the Second World War and by the functionalist zoning system proposed by the Athens Charter, whereby different functions were assigned to different zones in the city (LEME, 1999, p. 430). There was a clear understanding that there was a need to equip satellite cities with the requisite urban infrastructure to enable them to develop autonomously without overloading the urban nucleus of the regional city. It was also acknowledged that industries needed to be installed on the periphery of the city, where they would be close to workers' homes. This installation of industries in outlying

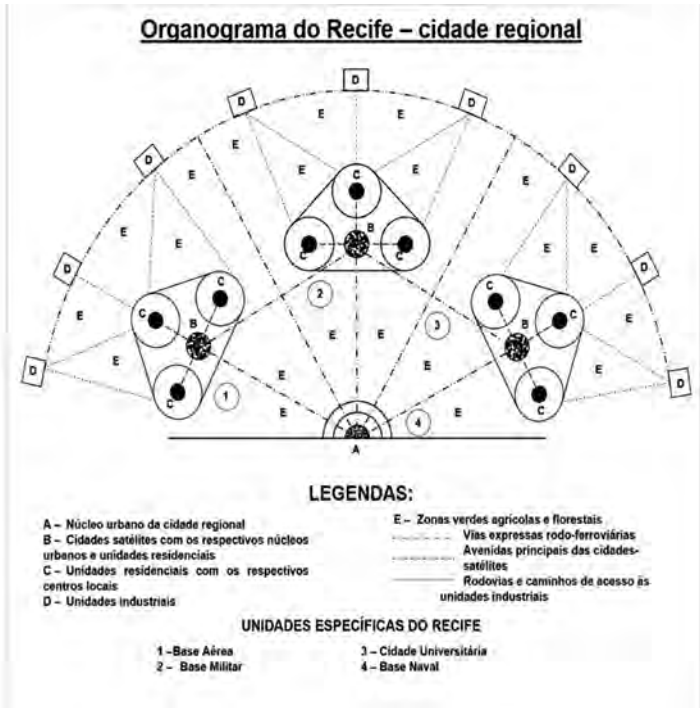


FIGURA 3
Modelo de organização espacial para o Recife – Antônio Bezerra Baltar (1951).
FONTE: BALTAR, 1951, p. 122, 124. Redesenhado pelos autores.

FIGURE 3
Model of Spatial Organization of Recife – Antônio Bezerra Baltar (1951).
SOURCE: BALTAR, 1951, p. 122, 124. Redesigned by the authors.

Outra referência de influência sobre o pensamento de Baltar foi o padre Louis-Joseph Lebret (1897–1966) — um dos introdutores da perspectiva Economia e Humanismo —, uma vez que trabalharam juntos na elaboração do *Estudo sobre desenvolvimento e implantação de indústrias, interessando a Pernambuco e ao Nordeste*, em 1955. Esse estudo, coordenado por Lebret a convite da Comissão de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (Codepe/1952), contou com o parecer de especialistas que colaboraram com o plano de desenvolvimento econômico de Pernambuco (PONTUAL, 1998).

Na época, a busca pela industrialização acelerada estimulou o desenvolvimento de trabalhos de interesse técnico que puderam subsidiar planos e estratégias de inserção regional visando o cenário econômico nacional. No caso de Pernambuco, a disponibilidade de energia elétrica no Estado da Bahia foi um dos fatores que induziram à necessidade de elaboração desse tipo de trabalho e, assim, traçar alternativas de crescimento econômico (LEBRET, 1974).

> A ideia central presente nesse documento era a factibilidade do desenvolvimento via industrialização em Pernambuco e, em decorrência, a redução do seu estado de subdesenvolvimento. [...] O diagnóstico mostrava a posição desfavorável do Nordeste em relação ao Centro-Sul e a posição privilegiada de Pernambuco em relação aos demais estados nordestinos. Afirmava o Recife como metrópole regional, por apresentar a maior densidade populacional do Nordeste, ter o único grande porto da região, ter boa posição com relação aos meios de comunicações rodoviárias e ferroviárias e às vias navegáveis, estar nas proximidades de Paulo Afonso e possuir tradição e

parts of Recife thus helped to form new centers, with populations dependent on the economic structure concentrated into a central nucleus.

Another major influence on Baltar's thinking was that of Father Louis-Joseph Lebret (1897–1966)—one of the founding members of the Economy and Humanism movement—with whom he had worked on *A study of development and the installation of industry, for the benefit of Pernambuco and the Northeast*, in 1955. This study, coordinated by Lebret at the invitation of the Commission for the Economic Development of Pernambuco (Codepe/1952), was based a report put together by specialists who helped to draw up the economic development plan for Pernambuco (PONTUAL, 1998).

At the time, the quest for rapid industrialization had encouraged the development of technical works to assist plans and strategies for inserting the city into the region, and into the context of the national economy as a whole. In the case of Pernambuco, the availability of electrical energy in the State of Bahia was one of the main factors that produced the need to develop this kind of work and thereby come up with alternative sources of economic growth (LEBRET, 1974).

> The main idea contained in this document concerned the feasibility of development by way of industrialization in Pernambuco and consequent reduction of its state of underdevelopment... The diagnosis indicated that the Northeast was in an unfavorable position in comparison both with the Center and the South of the country, and with the privileged position occupied by Pernambuco in relation to the other states of the Northeast. It confirmed the status of Recife as a regional metropolis, with

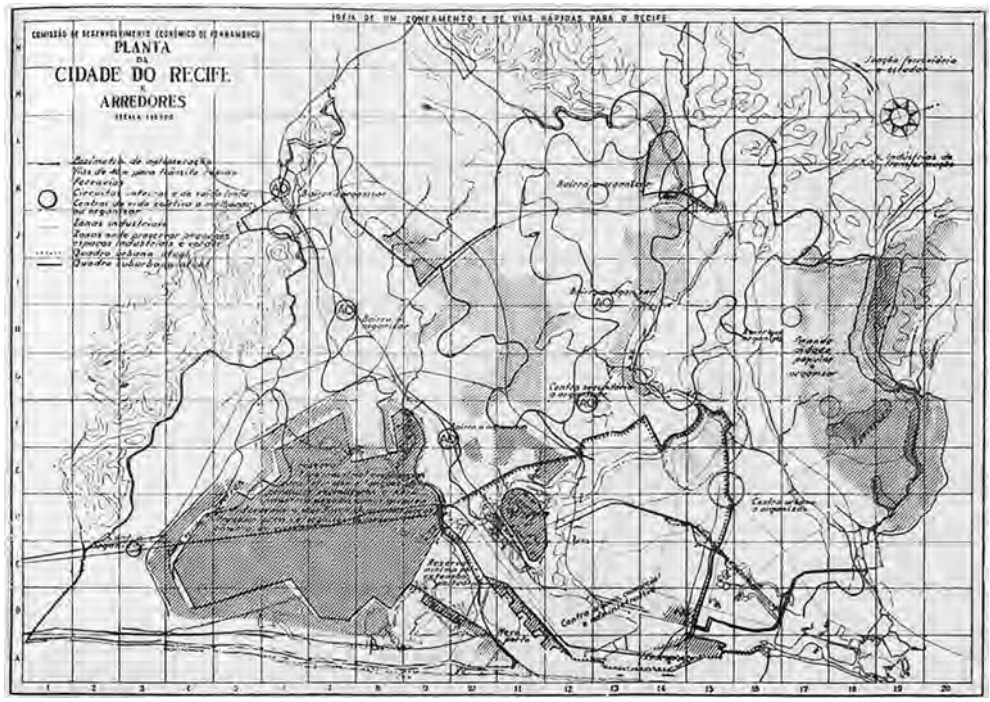


FIGURA 4
Ideias de um zoneamento de vias rápidas para o Recife (1956).
FONTE: LEBRET, 1974.

FIGURE 4
Ideas for a zoning of rapid transport routes for Recife (1956).
SOURCE: LEBRET, 1974.

> equipamento cultural. [...] O Recife ordenado para Lebret era a cidade industrial e portuária, onde as indústrias e o porto dominavam a paisagem citadina, determinavam a sua vitalidade.
>
> *(PONTUAL, 1998, p. 85, p. 86, p. 91).*

Lebret desenvolveu um detalhamento deste plano, intitulado *Ideias de um zoneamento de vias rápidas para o Recife*, no qual buscava definir espaços para a localização de novas indústrias, expansão da área portuária e reservas de áreas verdes por meio de grandes manchas. Era uma tentativa de planejar a cidade numa escala regional.

Com base nesses estudos, que contaram com um importante conjunto de dados, as diretrizes estabelecidas para o Recife apontavam para a necessidade urgente de elaborar um plano urbanístico que pudesse colocar limites no crescimento demográfico, viabilizar a implantação de mais indústrias, expandir as atividades do porto, assim como estabelecer maior capilaridade das redes de transporte para suprir, com mão de obra, a indústria. Ou seja, considerava-se necessário descentralizar a localização das atividades industriais, atraindo novas instalações para a região, de modo a alavancar a economia do Estado.

O modelo de organização urbana elaborado por Baltar, em 1951, foi utilizado na formulação do *Plano de Desenvolvimento do Recife Metropolitano*, em 1962. De iniciativa da Prefeitura do Recife, o plano consistiu em um estudo técnico, realizado pelo Consórcio de Planejamento e Empreendimentos Ltda., coordenado pelo urbanista carioca Harry Cole (1930–1990), uma das figuras de destaque no planejamento urbano brasileiro à época. A participação de

> the highest population density in the Northeast, and the largest port in the region, well-positioned in relation to road and rail connections and navigable waterways in the vicinity of Paulo Afonso, along with prestigious cultural traditions and associated facilities... The Recife Lebret envisaged was an urban center based on industry and the importation and exportation of goods, in which factories and the port dominated the landscape and determined the vitality of the city.
>
> *(PONTUAL, 1998, p. 85, p. 86, p. 91).*

Lebret developed a detailed plan entitled Ideas for a *zoning of rapid transport routes for Recife*, in which he sought to establish sites for the location of new industries, for expansion of the port, and for large green areas, by way of a substantial increase in the area covered by the urban fabric. This amounted to an attempt to plan the city on a regional scale.

The guidelines for Recife based on these studies, which included a substantial body of data, suggested an urgent need to draw up an urban plan capable of limiting demographic growth, facilitating the installation of more industries, expanding port activities, and establishing greater capillarity of transport networks, as a way of supplying industry with labor. In short, decentralization of industrial activity was deemed necessary, thereby attracting new factories to the region as a way of leveraging the economy of Pernambuco as a whole.

The model of urban organization developed by Baltar in 1951 was used to draw up the Metropolitan Recife Development Plan, in 1962. On the initiative of Recife City Hall, the plan contained a technical study conducted by the Consortium

Baltar na equipe que elaborou o plano se deu pela integração do Centro de Estudos de Planejamento Urbano e Regional (Cepur), fundado por ele em 1960, que estava vinculado à Universidade do Recife (PONTUAL, 2011).

Em entrevista concedida à imprensa local, Cole destacou a necessidade de pensar o complexo urbano-rural como um organismo "[...] sujeito a mutações contínuas, que cresce, deforma-se, 'incha' ou obstrui-se", cabendo um diagnóstico para, então, prever, tratar ou erradicar a parte afetada (PLANEJAMENTO..., 1961, p. 3). Segundo o urbanista, à luz da compreensão moderna, o planejamento da cidade não poderia ser determinado unicamente por um projeto limitado ao perímetro urbano, mas seria necessário expandir o traçado físico de modo a considerar as zonas de influência direta do município, ou seja, a urbana, a suburbana, a extraurbana e a rural, conforme explica:

> A palavra *urbanismo* tem sido hoje em dia usada, na maioria dos casos, como um vício de linguagem [...]. Antigamente, essa palavra tinha sentido coerente com os planos efetuados, de vez que apenas se estudavam os problemas limitados estritamente ao perímetro da cidade [...]. Todavia, após maiores estudos, chegou-se à conclusão de que a vida de uma cidade é interdependente com a de outras, através das relações econômicas, sociais, políticas, culturais, etc., e, em assim sendo, deveriam ser feitos estudos que envolvessem também as áreas de influência direta, que formam a chamada *zona metropolitana*. Como se vê, zonas metropolitanas são aquelas de influência direta num determinado centro urbano, mesmo que não se limitem ao perímetro específico do município [...]. A esse novo tipo de planejamento dá-se a denominação físico ao invés de urbano, dado o seu âmbito de atuação, cujos problemas, mesmo sentidos de ordem abstrata, influem diretamente no *onde*, que é a área metropolitana.
>
> *(PLANEJAMENTO..., 1961, p. 3).*

O entendimento sobre planejamento de cidades descrito por Cole ia de encontro com as transformações vivenciadas à época. Segundo o urbanista, o planejamento físico compreendia muito mais do que o planejamento da rede urbana, sendo necessário pensar o espaço como um todo, constituído por áreas distintas. Desde então, o processo de implantação de indústrias atraiu o deslocamento de populações que se instalavam nas proximidades.

Nesse sentido, o diagnóstico apresentado por Lebret também apontava para a necessidade de se pensar na espacialização das atividades, ou seja, de definir uma ocupação ordenada do território — aspecto, até então, pouco discutido no Brasil. No entanto, munido de dados e de informações referentes à problemática regional, o urbanista acreditava que, para promover, de fato, o desenvolvimento, era preciso mais do que a valorização de recursos, o

of Planning and Business Enterprises under the coordination of the Rio urbanist Harry Cole (1930–1990), a major figure in Brazilian urban planning at the time. Baltar became involved in the team that drew up the plan through the inclusion in the project of the University of Recife's Center for Regional and Urban Planning Studies (Cepur), which he had founded in 1960 (PONTUAL, 2011).

In an interview with the local press, Cole underlined the need to conceive of the urban-rural complex as if it were an organism "...subject to continuous mutations, which grows, is deformed, 'swells', or is obstructed, requiring a diagnosis to prevent or treat illness, or to eradicate the affected part (PLANEJAMENTO..., 1961, p. 3). According to Cole, modern studies show that urban planning projects cannot be restricted to the urban confines of a city. There is a need for expansion of the physical fabric to include zones that have a direct impact on the municipality, the urban, suburban, extra-urban and rural.

> The term *urbanism* as it is used nowadays is, in most cases, merely a habit of language... In the old days, this word accurately reflected the plans that were drawn up—plans which confined themselves to examination of problems strictly limited to the area lying within the perimeter of the city... However, extensive investigations have led us to the conclusion that the life of a city is interdependent on that of other units, by way of relations of an economic, social, political, cultural nature, and so forth, and studies should thus be conducted that also involve those areas of direct influence that make up the so-called *metropolitan zone*. As we have seen, metropolitan zones are those that have a direct influence on an urban center, even though this may not lie within the specific perimeter of a given municipality... This new kind of planning should strictly speaking be designated *physical* rather than *urban* planning, since the problems it covers, albeit abstract in nature, have a direct influence on the *location* of the metropolitan area.
>
> *(PLANEJAMENTO..., 1961, p. 3).*

The understanding of city planning described by Cole was in keeping with the transformations underway at the time. In his view, physical planning needed to cover much more than the urban network and to see space as a geographical whole, comprising a variety of distinct but related areas. Since then, the process of industrialization has displaced populations that have installed themselves in the outlying parts of the city.

The diagnosis presented by Lebret thus pointed to the need to view activities in spatial terms, that is: to define what one means by an orderly occupation of territory. This was an issue that, up until that time, had not been much discussed in Brazil. Lebret, however, armed with a mass of data and information on the problems

aproveitamento de valores humanos (LEBRET, 1974), ideais por ele defendidos ao longo da sua formação e atuação crítica.

Durante esse período, o País passava por um intenso processo migratório que atravessou décadas. O êxodo rural contribuiu para o crescimento e adensamento dos centros urbanos nacionais, refletindo sobre o processo de desenvolvimento desigual. Pouco a pouco, os núcleos urbanos se expandiram e os limites territoriais se misturaram, formando uma mancha conurbada[1] interdependente.

Por outro lado, as capitais regionais, como o Recife, buscaram montar estratégias para conter o crescente aumento populacional, haja vista que seus limites territoriais e de gestão já perdiam sentido, enfatizando o setor econômico. Assim, as ideias de Baltar, Lebret e Cole encontraram eco quando o Governo Federal instituiu as Regiões Metropolitanas em 1973. No Recife, este foi um rico momento para planejar a cidade dentro de um panorama mais amplo, com a elaboração de estudos e de planos que abarcaram a metrópole em todas as suas facetas.

2. O MODELO DE ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO PARA A GESTÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

No Brasil, as regiões metropolitanas foram estabelecidas durante o Regime Militar (1964–1985), fundamentadas na Constituição Federal de 1967, que atribuiu à União dar condições legais para promover um rearranjo da ordem socioeconômica, em consonância com o artigo 164 do novo texto constitucional de 1969 (BRASIL, 1967). Ancoradas nos ideais de desenvolvimento nacional, as novas configurações urbanas se agrupariam para prover serviços de interesse comum, tais como: saneamento básico (abastecimento de água e esgotamento sanitário), uso do solo, sistemas de transportes (principalmente o transporte coletivo), gerenciamento de recursos hídricos e outros.

Em consonância com a referida Constituição, foram instituídas, por meio da Lei Complementar nº 14, de 08 de junho de 1973, as primeiras regiões metropolitanas brasileiras, a saber: São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. No caso do Recife, ficou estabelecido no § 4º do art. 1º que sua Região Metropolitana seria constituída pelos seguintes municípios: Recife, Cabo, Igarassu, Itamaracá, Jaboatão, Moreno, Olinda, Paulista e São Lourenço da Mata, compreendendo nove cidades (BRASIL, 1973).

[1] O termo *conurbação* foi proposto por Patrick Geddes em 1915, em sua obra *Cities in Evolution*. O autor fazia referência aos intensos agrupamentos demográficos que se formavam ao longo das cidades na Inglaterra (GEDDES, 1994).

of the region, had come to believe that, to foster genuine development, there was a need to place more value on human beings as well as physical resources. (LEBRET, 1974) These were ideas that he had been defending throughout his career.

During this period, Brazil had for decades been going through an intensive process of internal migration. This rural exodus contributed to the growth and increasing density of urban centers, producing a particularly uneven form of development. Bit by bit, urban centers expanded, and municipal boundaries began to merge, creating a conurbation of interdependent parts[1].

Meanwhile, regional capitals, such as Recife, were looking for strategies to contain the growing population increase, aware that it no longer made any sense for management to be constrained by territorial boundaries in a society in which the economy was the overriding factor. The ideas of Baltar, Lebret and Cole thus influenced the creation by the Brazilian Federal Government of the nation's first metropolitan regions, in 1973. In Recife, this was a prolific period for broader-scale city planning, with studies and plans now addressing all facets of the new metropolis.

2. THE MODEL OF ORGANIZATION OF SPACE IN THE RECIFE METROPOLITAN REGION

The metropolitan regions in Brazil were established during the Military Régime (1964–1985), based on the Federal Constitution of 1967, which gave the Federal Government the legal right to re-order Brazilian society, both socially and economically, in accordance with Article 164 of the 1969 constitutional amendment (BRASIL, 1967). Based on ideas related to national development, the new urban configuration would group units together to provide services of common interest, such as basic sanitation (water supply and sanitary sewerage), land use, transport systems (principally public transport), management of water resources, and so forth.

In accordance with the Constitution, the first metropolitan regions in Brazil were established by complementary law nº 14, of 8 June 1973. These were: São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém and Fortaleza. In the case of Recife, Section 4 of Article 1 stipulated that its Metropolitan Region should comprise the municipalities of Recife, Cabo, Igarassu, Itamaracá, Jaboatão, Moreno, Olinda, Paulista and São Lourenço da Mata—nine cities in all (BRASIL, 1973).

Later on, the make-up of the RMR would undergo a number of alterations. In 1982, the

[1] The term *conurbation* was first proposed by Patrick Geddes in his 1915 book *Cities in Evolution*. Geddes was referring here to the intensive concentrations of populations that were appearing in England at the time (GEDDES, 1994).

Mais adiante, a composição da RMR sofreu algumas alterações. Em 1982, foram criados os municípios de Abreu e Lima, Camaragibe e Itapissuma, desmembrados, respectivamente, de Paulista, São Lourenço da Mata e Igarassu e, em 1995, o distrito de Araçoiaba também foi emancipado, tendo sido desmembrado do município de Igarassu (GOVERNO, 1982a, 1982b, 1982c, 1995). Nesse período, pode-se considerar que houve um alto índice de municipalização no Brasil, uma vez que, sob o ideário de democratização do País, a Constituição Federal de 1988 delegou à esfera estadual estabelecer as regras de criação dos novos municípios e das regiões metropolitanas (FERNANDES; ARAÚJO, 2015). Dessa maneira, o processo de descentralização foi decisivo para o expressivo surgimento de novas unidades municipais e regionais. Na década de 1990, a RMR já era composta pelos 14 municípios que a integram atualmente: Abreu e Lima, Araçoiaba, Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Ipojuca, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista, Recife e São Lourenço da Mata[2].

Após a institucionalização das regiões metropolitanas, o então Conselho de Desenvolvimento de Pernambuco (Condepe)[3] sediou a formação de um grupo de trabalho para definição do escopo da futura Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (Fidem), que veio a ser institucionalizada em 1975, desempenhando atividades de apoio técnico e administrativo junto aos conselhos Deliberativo e Consultivo da RMR, criados em 1974 (GOVERNO, 1975a). Nesse período inicial, o foco das atividades foi a elaboração do *Plano de Desenvolvimento Integrado* (PDI) para a região, concluído em 1976.

Em continuação, vários planos foram elaborados pela Fidem ou em parceria com agências de planejamento, no âmbito das administrações estadual, municipal e federal, contemplando os mais diferentes setores que compõem o chamado *campo do Desenvolvimento Urbano*. Segundo levantamento realizado pelo sociólogo José Arlindo Soares (2008), os principais planos e instrumentos que fundamentaram o planejamento e a gestão da Região Metropolitana do Recife foram os seguintes:

1973 Estudo de Transportes do Grande Recife (Sudene)
1974 Plano Diretor do Complexo Industrial Portuário de Suape (Diper)
1976 Plano de Desenvolvimento Integrado – PDI/RMR (Fidem)

[2] Em 2018, diante do crescimento dos polos de desenvolvimento industrial no norte metropolitano, houve a inserção do município de Goiana na RMR. No entanto, a dinâmica do município não se adaptou ao cenário metropolitano e, mais recentemente, Goiana voltou a integrar a região à qual pertencia: a Zona da Mata Norte (GOVERNO, 2020).

[3] O Condepe foi criado em 1966, em substituição à Comissão de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco – Codepe (1952), tendo por competência "estudar e propor diretrizes para o desenvolvimento de Pernambuco e estando ainda vinculado à Secretaria de Planejamento e Gestão do Estado" (CONSTITUÍDO..., 1966, p. 6).

municipalities of Abreu e Lima, Camaragibe and Itapissuma were separated from those of Paulista, São Lourenço da Mata and Igarassu respectively, and, in 1995, the district of Araçoiaba was also granted municipal status and autonomy in relation to Igarassu (GOVERNO, 1982a, 1982b, 1982c, 1995). During this period, many new municipalities were created in Brazil, encouraged by the concept of democratization of the country laid out in the Federal Constitution of 1988, which involved delegating the establishment of rules for the creation of new municipalities and metropolitan regions to the State level of government (FERNANDES; ARAÚJO, 2015). The process of decentralization thus played a key role in bringing into being new municipal and regional units. By the 1990s, the RMR had expanded to cover the 14 municipalities it comprises today: Abreu e Lima, Araçoiaba, Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Ipojuca, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista, Recife and São Lourenço da Mata[2].

Once metropolitan regions had become official, the Pernambuco Development Council of the time (Condepe)[3] set up a work group that established the future scope of what would become the Foundation for the Development of the Recife Metropolitan Region (Fidem), which was officially founded in 1975 to provide technical and administrative support for the Deliberative and Consultative Councils of the RMR, created in 1974 (GOVERNO, 1975a). In this initial period, activities focused on drawing up the Integrated Development Plan (PDI) for the region, which was concluded in 1976.

By way of continuation of past activities, various plans were drawn up by Fidem or in partnership with planning agencies, within the ambit of State, municipal and federal administration, covering the various sectors comprising the so-called *field of urban development*. According to a survey carried out by the sociologist José Arlindo Soares (2008), the main plans and instruments on which planning and management of the Recife Metropolitan Region were based were the following:

[2] In 2018, in view of the growth of hubs of industrial development in the northern part of the metropolitan area, the municipality of Goiana was incorporated into the RMR. However, the internal dynamics of this municipality did not adapt well to that of the Metropolitan Region and Goiana reverted to being a part of the Northern Forest Zone (GOVERNO, 2020).

[3] Condepe was created in 1966 to replace the Pernambuco Economic Development Commission – Codepe (1952) and was responsible for "studying and proposing guidelines for the development of Pernambuco as a branch of the State Department of Planning and Management" (CONSTITUÍDO..., 1966, p. 6).

1978	Plano Diretor do II Polo Metropolitano (Fidem) | Plano de Preservação dos Sítios Históricos – PPSH (Fidem) | Ação Metropolitana (Fidem)
1978/82	Plano Diretor do Sistema de Esgotamento Sanitário | Plano Diretor de Limpeza Urbana | Destino Final de Resíduos Sólidos
1979	Plano de Ordenamento das Faixas de Praia (Fidem)
1979/89	Plano Diretor da Central de Distribuição de Bens
1980	Plano Diretor de Recuperação dos Assentamentos Sociais para a população de baixa renda (Fidem) | Plano Diretor de Macrodrenagem (Fidem)
1981	Projeto Grande Recife I, II, III e IV (Minter/Bird)
1982	Plano Diretor de Transporte Urbano – PDTU (Fidem) | Plano Diretor de Recursos Hídricos (Compesa) | Plano de Organização Territorial – POT (Fidem) | Plano de Desenvolvimento Metropolitano – PDM/ RMR (Fidem)
1983	Plano Diretor do Sistema de Parques Metropolitanos
1985	Cadastro de Áreas Comprometidas com Intervenções – Caci
1986/87	Proteção dos Mananciais (Lei nº 9.860/86) | Áreas estuarinas (Lei nº 9.931/86) | Parcelamento do Solo (Lei nº 9.990/87) | Reservas Ecológicas (Lei nº 9.989/87)
1986/90	Projeto de Unificação das Bases Cadastrais (Unibase) | Consórcio Fidem/ Compesa/Celpe/Telpe/Prefeituras
1994	Instituição do Sistema Gestor Metropolitano (Lei Complementar Estadual nº 10)
1998	Plano Diretor Metropolitano – Metrópole 2010 (Fidem)
2001	Programa de Infraestrutura em áreas de baixa renda da RMR (Prometrópole)
2001/04	Plantas Diretoras: Ipojuca (2001); Ilha de Itamaracá (2001); Araçoiaba (2002); Moreno, Igarassu, São Lourenço da Mata e Paulista (2003) | Planos Diretores: Recife (Lei nº 15.547/1991); Olinda (Lei nº 026/ 2004); Camaragibe (Lei nº 230/2004)
2002	Estratégia de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife – Metrópole Estratégica (Fidem/*Cities Alliance*/Banco Mundial/ Ipea/Prefeituras)
2003	Plano Metropolitano de Política de Defesa Social e Prevenção à Violência na RMR (Convênio SNSASP/MJ)

Assim, essa quantidade de planos indica que esse foi um período rico em termos de planejamento, no qual se pensou a RMR como um todo. Como ação específica da Fidem, o PDI/RMR resultou de uma das proposições elencadas pelo *I Plano de Desenvolvimento do Estado* (PDE), elaborado em 1975, na gestão do Governador José Francisco de Moura Cavalcanti (1925–1994).

1973	Study of Transport in Greater Recife (Sudene)
1974	Master Plan for the Industrial Port Complex of Suape (Diper)
1976	Integrated Development Plan – PDI/ RMR (Fidem)
1978	Master Plan for the 2nd Metropolitan Hub (Fidem) | Historic Sites Preservation Plan – PPSH (Fidem) | Metropolitan Action (Fidem)
1978/82	Sanitary Sewerage System Master Plan | Urban Cleaning Master Plan | Final Destination of Solid Waste
1979	Beach Organization Plan (Fidem)
1979/89	Distribution Center Master Plan
1980	Master Plan for the Recovery of Low-Income Settlements (Fidem) | Macro-drainage Master Plan (Fidem)
1981	Greater Recife Projects I, II, III and IV (Minter/Bird)
1982	Urban Transport Master Plan – PDTU (Fidem) | Master Plan for Water Resources (Compesa) | Land Use Plan – POT (Fidem) | Metropolitan Development Plan – PDM/ RMR (Fidem)
1983	Master Plan for the System of Metropolitan Parks
1985	Registration of Areas Damaged by Interventions – Caci
1986/87	Protection of Water-Sources (Law nº 9,860/86) | Estuarine areas (Law nº 9,931/86) | Parceling of Land (Law nº 9,990/87) | Nature Reserves (Law nº 9,989/87)
1986/90	Registration Databases Unification Project (Unibase) | Fidem/ Compesa/ Celpe/Telpe/City Halls (consortium)
1994	Introduction of Metropolitan Management System (Complementary State Law nº 10)
1998	Metropolitan Master Plan – Metropolis 2010 (Fidem)
2001	Infrastructure Program for low-income parts of the RMR (Prometrópole)
2001/04	Preliminary Master Plans: Ipojuca (2001); Ilha de Itamaracá (2001); Araçoiaba (2002); Moreno, Igarassu, São Lourenço da Mata and Paulista (2003) | Master Plans: Recife (Law nº 15,547/1991); Olinda (Law nº 026/ 2004); Camaragibe (Law nº 230/2004)
2002	Recife Metropolitan Region Development Strategy – Strategic Metropolis (Fidem/Cities Alliance/World Bank/ Ipea/City Halls)
2003	Metropolitan Plan for Social Defense Policy and the Prevention of Violence in the RMR (in collaboration with SNSASP/MJ)

This large number of plans suggests that this was a fertile period for planning that involved the RMR being conceived as whole. The PDI/RMR

FIGURA 5
Complexo Industrial Portuário de Suape.
FONTE: suape.pe.gov.br.

FIGURE 5
Suape Industrial Port Complex.
SOURCE: suape.pe.gov.br.

O foco do PDE era definir diretrizes e políticas que pudessem equilibrar as atividades sociais e econômicas no território, com o intuito de minimizar os problemas decorrentes do fluxo migratório da população do interior para a cidade do Recife (GOVERNO, 1976). Como estratégias norteadoras traçadas para o período de 1976 a 1979, estavam, de um lado, o Programa de Desenvolvimento Rural Integrado (PDRI), aplicado ao interior e, do outro, o PDI/RMR, com as questões voltadas para a área metropolitana.

Em linhas gerais, o PDI/RMR consistiu em um diagnóstico baseado em dados secundários, sobretudo obtidos pelo Censo demográfico de 1970, mas que contemplou informações indispensáveis que subsidiaram a formulação da Política de Desenvolvimento Integrado da RMR. A elaboração do plano estava baseada no "modelo de interpretação socioeconômica da natureza e da dinâmica da região", considerando as dimensões sociais, econômicas, ecológicas, políticas, funcionais — sob os aspectos referentes à vida urbana como habitar, circular, trabalhar e recrear — e de relacionamento com o restante do sistema nacional (GOVERNO, 1976).

Tudo isso possibilitou discutir e propor soluções dentro de um quadro de prioridades como foi o polo de desenvolvimento industrial, com destaque para a análise de viabilidade de implantação do Complexo Industrial na área do Porto de Suape, localizado no município do Cabo de Santo Agostinho, que iniciou as suas atividades na década de 1980 (Figura 5). Além de montar estratégias referentes à adequação da oferta de serviços urbanos, tais como abastecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem, transporte coletivo, etc.

É interessante relembrar que a evolução urbana do Recife, particularmente nesse período, não pode se resumir aos limites da cidade. Desde então, as estratégias de planejamento foram associadas à gestão compartilhada dos serviços urbanos. Tudo isso visando aos aspectos referentes à dinamização da economia regional, à absorção da população marginal, ao

was a plan specific to Fidem, resulting from one of the proposals contained in the 1st State Development Plan (PDE), drawn up in 1975 during the administration of José Francisco de Moura Cavalcanti (1925–1994). The PDE focused on establishing guidelines and policies that might be able to strike a fair balance between social and economic activities in the area, with a view to minimizing problems caused by the migration from the interior of the State to the city of Recife (GOVERNO, 1976). The guiding strategies outlined for the period between 1976 and 1979 included the Integrated Rural Development Program (PDRI), for the interior, and the PDI/RMR, for issues relating to the metropolitan area.

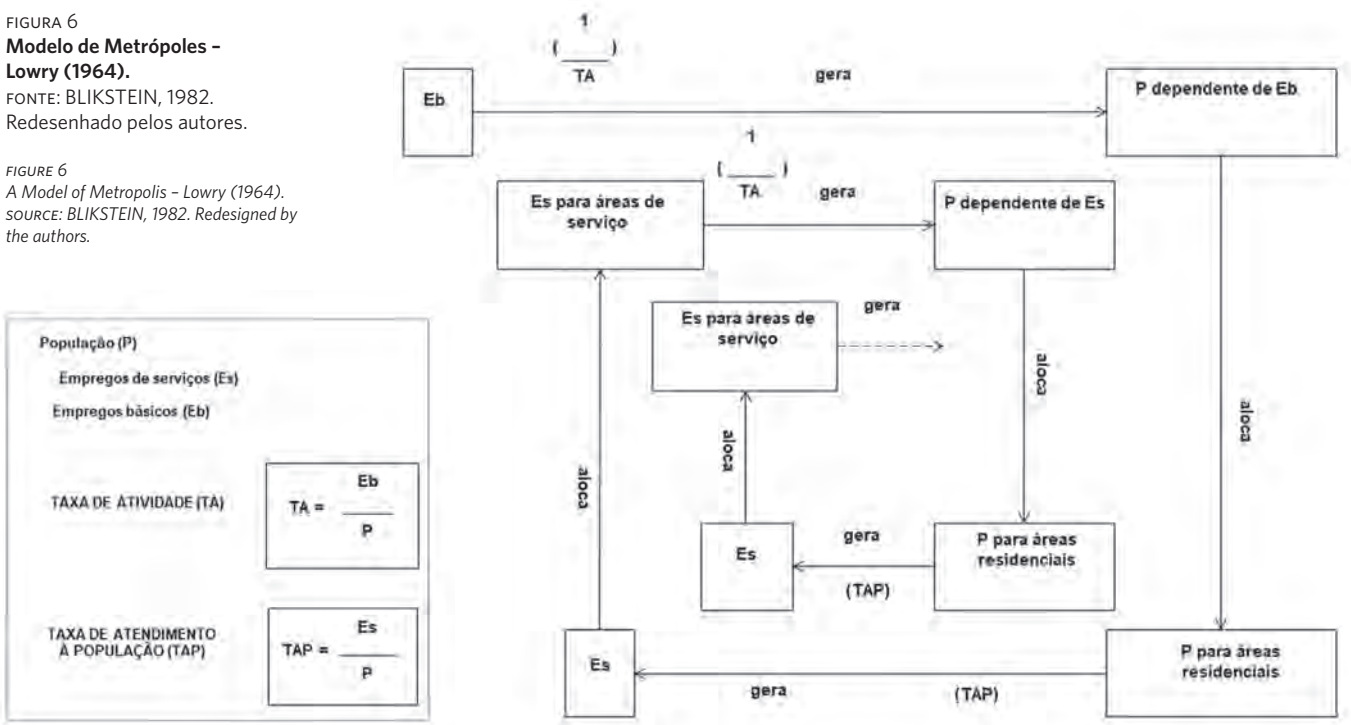
Generally speaking, the PDI/RMR consisted of a diagnosis based on secondary data, especially data obtained from the population census of 1970, but also included essential information for the formulation of the RMR's Integrated Development Policy. The plan was based on the "model for a socioeconomic interpretation of the nature and dynamics of the region", and took account of social, economic, ecological, political and functional characteristics—in terms of aspects of urban life such as housing, transport, work and recreation—and the relationship with the rest of the national system (GOVERNO, 1976).

All of this made it possible to discuss and propose solutions as part of a framework of priorities regarding the nature of the industrial development hub. Special emphasis was given to analysis of the feasibility of installation of the Industrial Complex in the Suape Port area, located in the municipality of Cabo de Santo Agostinho, which would begin operation in the 1980s (Figure 5), and to the development of strategies relating to the provision of adequate urban services, such as water, sanitary sewerage, drainage, public transport and so forth.

It is worth recalling that the evolution of Recife as a city, especially in this period, should not

FIGURA 6
Modelo de Metrópoles – Lowry (1964).
FONTE: BLIKSTEIN, 1982. Redesenhado pelos autores.

FIGURE 6
A Model of Metropolis – Lowry (1964). SOURCE: BLIKSTEIN, 1982. Redesigned by the authors.



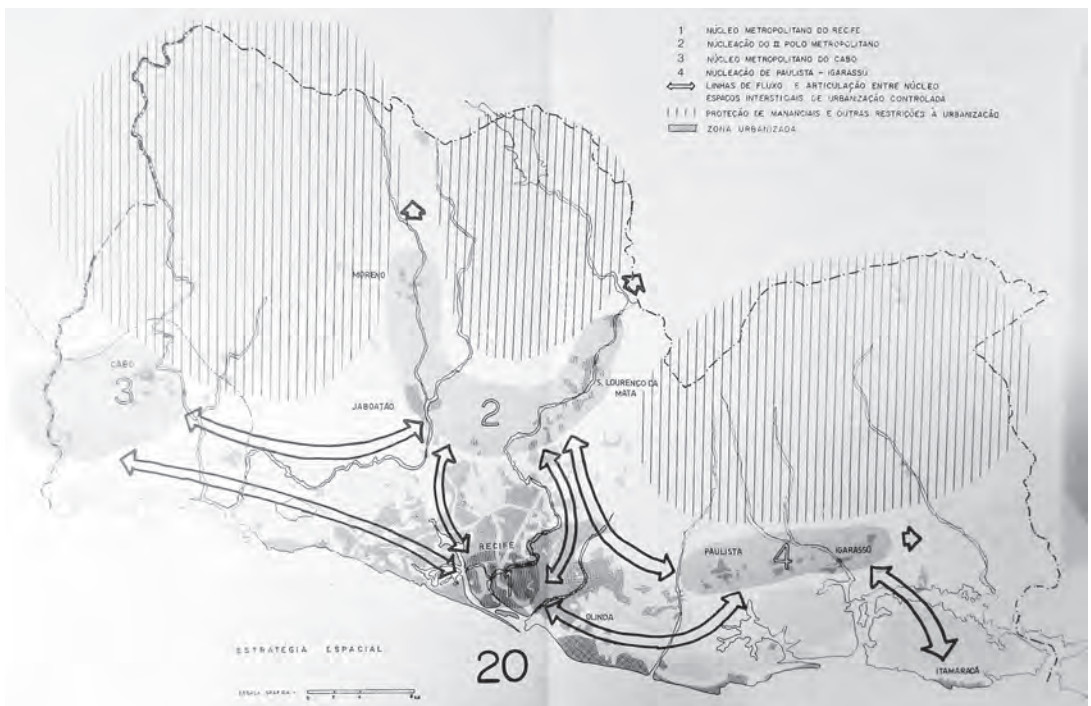


FIGURA 7
Estratégia espacial da RMR apresentada pelo PDI/RMR, 1976.
FONTE: GOVERNO.

FIGURE 7
Spatial strategy for RMR presented by PDI/RMR, 1976. SOURCE: GOVERNMENT.

equilíbrio ecológico, ao ordenamento do espaço metropolitano, à melhoria das condições básicas de vida urbana e à consolidação do processo de gestão metropolitana.

Na origem do modelo de organização do espaço adotado pela Fidem, encontravam-se as ideias de Antônio Baltar. Praticamente 25 anos após a publicação das *Diretrizes de um Plano Regional para o Recife*, os urbanistas encarregados de definir as linhas gerais do processo de ordenamento do espaço perceberam a atualidade das ideias de Baltar e trataram de adequá-las ao modelo matemático (Figura 6), proposto pelo economista americano Ira South Lowry (1929–2016).

A proposta de Lowry se apresenta "[...] como um modelo da organização territorial das atividades humanas dentro de uma área metropolitana, considerando as variáveis: emprego, transporte e crescimento da população" (BLIKSTEIN, 1982, p. 10). Seguindo esse modelo, levou-se em conta a quantidade de deslocamentos e viagens entre as cidades satélites e o Recife e entre elas próprias. Tais deslocamentos, por sua vez, estavam relacionados com o número de empregos nos centros urbanos que compunham a RMR, de modo a alcançar um equilíbrio na distribuição de empregos e viagens. De conformidade com o modelo, os deslocamentos para o núcleo central do Recife só se justificariam quando se tratasse de serviços, comércio, lazer e cultura especializados.

Baseado nas ideias de organização espacial de Baltar, o PDI/RMR, de 1976, propôs que a distribuição regional seria composta por quatro nucleações (Figura 7): 1– Núcleo Metropolitano do Recife; 2– Nucleação do II Polo Metropolitano, situado, em parte, nos municípios do Recife e do Jaboatão dos Guararapes; 3– Núcleo Metropolitano do Cabo; e 4– Nucleação do Paulista/Igarassu. Além de delimitar áreas de restrições à urbanização, como as áreas de proteção de mananciais, as zonas de reservas florestais, as áreas com declividades acentuadas, as áreas sujeitas às influências das marés e enchentes e os ambientes urbanos históricos (GOVERNO, 1976).

Esse modelo organizacional norteou os instrumentos de planejamento e foi se consolidando enquanto estrutura espacial metropolitana, predominante até os dias atuais, destacando-se suas linhas de fluxo e de articulação com a nucleação central. Na interpretação do plano, compreendia-se que a RMR potencializava muitas atividades econômicas e, por isso, era um polo atrativo de contingentes populacionais oriundos do interior que chegavam e se instalavam, como podiam, em torno do grande centro.

> Em termos econômicos, a RMR é um ponto de concentração de investimentos industriais e da infraestrutura de serviços, o que a mantém na condição de maior centro industrial do Norte/Nordeste do País. Socialmente, entretanto, a RMR representa o ponto de convergência de grandes contingentes de população rural que chegam à procura de soluções de emprego, serviços

be seen solely in terms of the area lying within the boundaries of the municipality. Since then, planning strategies have involved joint management of urban services, with a view to creating a more dynamic regional economy, helping to absorb the population on the margins of the city, producing ecological equilibrium, ordering metropolitan space, improving basic urban living conditions and consolidating management at metropolitan level.

The model of organization of space adopted by Fidem was based on the ideas of Antônio Baltar. Almost 25 years after the publication of Outlines of a Regional Plan for Recife, the urbanists charged with providing an overview of the process of ordering space realized how relevant Baltar's ideas still were and set about fitting them into the mathematical model (Figure 5), proposed by the US economist Ira South Lowry (1929–2016).

Lowry's proposal is presented "...as a model of territorial organization of human activities within a metropolitan area, taking as its variables: employment, transport and population growth" (BLIKSTEIN, 1982, p. 10). Following this model, Lowry also took into account the number of journeys and trips between satellite cities and Recife and between one satellite city and another. These trips, in turn, were related to the number of jobs in the urban centers making up the RMR, so as to achieve equilibrium in the distribution of jobs and trips. According to this model, trips to the central nucleus of Recife would only be justifiable where specialized goods, services, or leisure/cultural activities were concerned.

Based on Baltar's ideas of organization of space, the PDI/RMR of 1976 proposed that regional distribution should involve four centers of nucleation (Figure 6): 1– Metropolitan Nucleus of Recife; 2– Nucleation Center of the 2nd Metropolitan Hub, situated, in part, in the municipalities of Recife and Jaboatão dos Guararapes; 3– the Metropolitan Nucleus of Cabo; and 4– the Nucleation Center of Paulista/Igarassu. It also demarcated areas where urban development should be restricted, such as protected water-sources, forest reserves, areas on very steep slopes, areas subject to the influence of the tide and flooding, and historic parts of the city (GOVERNO, 1976).

This organizational model was used as a tool for guiding planning and has gradually up to this day been adopted as the predominant spatial structure of the metropolitan region. This is especially the case in relation to the lines of flow and connections with nucleation centers. Interpretation of the plan demonstrated that the RMR had the potential to host a large number of economic activities and, for this reason, was an attractive hub for large contingents of the population who migrated from rural parts of the state to relocate themselves as best they could around the major urban center.

> e oportunidades de realização pessoal, necessidades não atendidas no interior do Estado de Pernambuco e de outros estados vizinhos.
>
> *(GOVERNO, 1976, p. 2).*

O PDI/RMR integrou o diagnóstico da RMR, identificando problemas e fraquezas, e a política de desenvolvimento integrado como proposta às soluções dentro de um quadro de prioridades, tais como: polo de desenvolvimento industrial, dinamização da economia regional, absorção da população marginal, equilíbrio ecológico, ordenamento do espaço metropolitano, melhoria das condições básicas de vida urbana e consolidação da gerência metropolitana.

Ao tratar de criar as condições para fixação das populações nas cidades-satélites onde residiam, tornou-se evidente a relevância dos sistemas de transporte de massa a serem implantados, tanto no âmbito intermunicipal quanto no âmbito de cada municipalidade. Até a década de 1960, o transporte de passageiros por ônibus, no Recife, estava restrito aos limites municipais, cabendo à Companhia de Transportes Urbanos (CTU) a exclusiva prestação do serviço de transporte urbano no município (RECIFE, 1957).

Visando à concepção de novas centralidades urbanas, em 1978 foi publicado o *Plano Urbanístico do II Polo Metropolitano*, localizado na parte central da nucleação oeste, entre os municípios do Recife, do Jaboatão dos Guararapes e de São Lourenço. Segundo o plano, os aspectos destacados como estimuladores do processo de urbanização do II Polo foram: as redes de infraestrutura, como a rede de abastecimento de água (sistema Tapacurá); a rede distribuidora de energia elétrica; a rede de telecomunicações; as redes rodoviárias e ferroviárias; e os sistemas de transporte coletivo de massa em via fixa (GOVERNO, 1978). O conjunto de documentos elaborados tinha como proposta estruturar o II Polo Metropolitano na nucleação oeste, no qual, além de um Centro Administrativo, seriam implantadas infraestruturas de transportes de passageiros, uma Central de Cargas e Fretes e um Terminal Integrado de Passageiros. Por outro lado, a concepção do II Polo Metropolitano previa a integração dos cinco setores de habitações populares preexistentes, construídos na área do antigo Engenho Curado, no âmbito das políticas habitacionais, da década de 1970[4].

A concepção do II Polo Metropolitano do Recife alinhou-se com a tendência de descentralização das principais funções e atividades urbanas, a exemplo do Centro Administrativo da Bahia, projetado pelo arquiteto Lelé[5] e construído na gestão do Governador Antônio Carlos Magalhães. No caso

[4] Ver LAPA, Tomás de A. *Une Expérience de Planification Intégrée: le cas du II Pôle Métropolitain de Recife.* Tese de Doutorado, Institut de Géographie, Université de Paris I – Sorbonne, 1992.

[5] João da Gama Filgueiras Lima, também conhecido como Lelé, foi um arquiteto carioca que se notabilizou pelos projetos desenvolvidos junto à Rede Sarah de hospitais. Faleceu em Salvador, em 2014.

Economically, the RMR is a place where industrial investment and services infrastructure are concentrated, and this serves to maintain its status as the largest industrial center in the North/Northeast of Brazil. Socially, however, the RMR represents the point of convergence of large contingents of the rural population, who arrive in search of the jobs, services and opportunities for personal development that are not available in the rural parts of the State of Pernambuco or of neighboring states (GOVERNO, 1976, p. 2).

The PDI/RMR formed part of a broader diagnostic study of the RMR as a whole. It identified problems and weaknesses and came up with an integrated development policy proposing solutions to problems. The main priorities included: an industrial development hub, a more dynamic regional economy, absorption of the population living on the periphery, ecological equilibrium, ordering of metropolitan space, improved basic urban living conditions, and consolidation of management at metropolitan level.

Investigation of the need to provide a sufficiently high standard of living conditions to ensure that populations remained in the satellite-cities in which they currently resided highlighted the importance of the installation of mass transport systems, both at inter-municipal level and within each municipality. Until the 1960s, bus routes in Recife did not extend beyond the boundaries of the city, with the Urban Transport Company (CTU) owning the exclusive right to provide urban transport in the municipality (RECIFE, 1957).

The aim of developing new urban centers led, in 1978, to the publication of an Urban Plan for the 2nd Metropolitan Hub, located in the central part of the western nucleus, between the municipalities of Recife, Jaboatão dos Guararapes and São Lourenço. According to this plan, aspects highlighted as potential stimulants of urban development in the 2nd Hub included: infrastructure networks, such as the (Tapacurá) water supply network; an electrical energy distribution network; a telecommunications network; a road and rail network; and a mass fixed-route public transport system (GOVERNO, 1978). The set of documents produced aimed to structure the 2nd Metropolitan Hub of the Western Nucleus, which would be the site for the installation of an Administrative Center, along with passenger transport infrastructure, a center for cargo and freight, and an Integrated Passenger Terminal. On the other hand, the plan for the 2nd Metropolitan Hub envisaged integration of five pre-existing affordable housing estates, built on the site of the former Curado sugar plantation, as part of housing policy in the 1970s[4].

[4] See LAPA, Tomás de A. *Une Expérience de Planification Intégrée: le cas du II Pôle Métropolitain de Recife.* Doctoral Thesis, Institut de Géographie, Université de Paris I – Sorbonne, 1992.

FIGURA 8
Projeto II Polo Metropolitano do Recife.
FONTE: https://br.pinterest.com/pin/521995413058449775/

FIGURE 8
Project for 2nd Metropolitan Hub of Recife.
SOURCE: https://br.pinterest.com/pin/521995413058449775/

do Recife, pode-se dizer que a concepção tocava as raias da megalomania, na medida em que previa o deslocamento das sedes dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, além de todas as secretarias do Estado, sem nenhum estudo da destinação dos edifícios históricos, até então existentes, que não fosse o de centros culturais e museus.

O conjunto formado pelas novas edificações, que sediariam os três poderes, com as respectivas secretarias do Estado, seria agrupado numa grandiosa esplanada suspensa, servida por um sistema de transporte de massa, do tipo monotrilho, que trafegaria sobre a esplanada. Segundo Oscar Niemeyer, autor do projeto, que reproduzia o jogo de volumes da Praça dos Três Poderes, em Brasília, o sistema de transporte elevado permitiria descortinar os remanescentes preservados de Mata Atlântica, pertencentes a particulares, em todo o entorno do projeto (Figura 8).

No que diz respeito à concepção da Central de Cargas e Fretes, previa-se a construção de um gigantesco sistema que gerenciaria, de forma concentrada, os fluxos de cargas que tanto contribuíam para entravar a circulação viária na área central do Recife. Para tanto, a Fidem montou uma estrutura de trabalho, com um sofisticado e dispendioso apoio de técnicos alemães e todo um aparato tecnológico de ponta[6]. Após mais de uma década de trabalhos, a concepção de uma central que concentraria todas as cargas e fretes em circulação na RMR foi abandonada, diante da evidência da concentração desproporcional de fluxos que acarretaria.

[6] No período de 1984 a 1989, a Fidem trabalhou na montagem das Redes Geodésicas de Referência (RGR) da RMR. Por mais de uma década, compreendida no período de 1973 a 1998, a Fidem contou com a assessoria de uma missão alemã contratada para essa finalidade.

The idea of the 2nd Metropolitan Hub of Recife was in line with the tendency to decentralize the main functions and activities of the city. One example of this was the Bahia Administrative Center, designed by the architect known as Lelé[5] and built during the administration of Governor Antônio Carlos Magalhães. In the case of Recife, it can be said that the idea bordered on megalomania, in so far as it envisaged the transfer of the headquarters of the executive, legislative and judicial branches of government, along with all the State departments, with no study regarding the fate of the remaining historic buildings, beyond cultural centers and museums.

The ensemble formed by the new buildings, which would have become the headquarters of the three branches of government, along with state departments, was to have been laid out along a grandiose suspended esplanade, served by an overhead monorail-type mass transport system. According to Oscar Niemeyer, who designed the project, which replicated the three buildings in Three Powers Square, in Brasília, the overhead transportation system would provide a view of preserved remnants of the Atlantic Forest, belonging to private citizens, surrounding the whole project (Figure 8).

The idea for the Cargo and Freight Center was to build a huge system to centrally manage the traffic of heavy goods vehicles that contributed so much to road congestion in the central parts of Recife. To this end, Fidem set up a work group, with a sophisticated and expensive support team of German technicians and all the state-of-the-art technical equipment[6]. After more than a decade of work, however, the idea of a center to monitor cargo and freight in circulation in the RMR was abandoned, after evidence emerged that the degree of concentration was disproportionate to the traffic it might be expected to handle.

The idea of the Integrated Passenger Terminal was to stem the flow of interstate bus traffic out of Recife's old Bus Terminal, situated in the centrally located neighborhood of São José. In the early 1970s, it was estimated that a total of around one thousand buses passed through this terminal. Transferring the new Integrated Passenger Terminal (TIP) to the western nucleus would make it possible to keep all the comings and goings of interstate buses outside of the city limits and redistribute them with the help of the metropolitan railway due to be installed in the 2nd Hub.

[5] João da Gama Filgueiras Lima, also known as Lelé, was a Rio architect who garnered great acclaim for his projects for the Sarah network of hospitals. He died in Salvador, in 2014.

[6] In the period between 1984 and 1989, Fidem worked on setting up Geodetic Reference Networks (RGR) in the RMR. For more than a decade, between 1973 and 1998, Fidem had a German team on the payroll working on this.

O Terminal Integrado de Passageiros foi concebido para descongestionar os fluxos de ônibus interestaduais que se dirigiam para o antigo Terminal Rodoviário do Recife, situado no bairro de São José, na área central do Recife. No início da década de 1970, estimava-se que um total aproximado de mil ônibus entravam e saíam do mencionado terminal. Além disso, o deslocamento do novo Terminal Integrado de Passageiros (TIP) para a nucleação oeste permitiria captar todos os fluxos de viagens por ônibus interestaduais, fora dos limites urbanos, e redistribuí-los com o apoio do trem metropolitano a ser implantado no II Polo.

O TIP foi inaugurado em 1976, na gestão do Governador Moura Cavalcanti, tendo encontrado resistência das companhias operadoras de transporte. Foi necessário esperar dez anos até que fosse ativado, acarretando custos altíssimos de manutenção das estruturas metálicas e da segurança, a fim de evitar invasão e ocupação indiscriminada. A inauguração do TIP resultou de um ato de vontade do governador, que ignorou o que se acreditava ser um planejamento integrado. A Linha Centro do trem metropolitano do Recife, que ficou conhecido como *Metrorec*, só foi inaugurada em 1986, graças ao empenho do então Governador Gustavo Krause, dando início a um processo lento de integração intermodal.

De todo o conjunto de ações idealizadas pelo *Plano do II Polo Metropolitano*, relativamente pouco foi feito. Tirou-se do papel apenas o projeto de implantação do Terminal Integrado de Passageiros (TIP) e do eixo ferroviário de integração com a área central do Recife. A falta de articulação entre a esfera pública e o mercado fez com que o projeto de consolidação da nucleação oeste não avançasse (LAPA; BRANDÃO NETO, 2013). Em todo caso, a concepção de um novo polo de atividades, nos moldes acima descritos, distanciou-se bastante da imagem esboçada por Antônio Bezerra Baltar, desde a década de 1950, aproximando-se mais da experiência inusitada de fundação de uma nova urbe, nos moldes do que havia sido feito para a capital federal do Brasil. A fundação de Brasília buscou interiorizar o processo de ocupação do território, promovendo a integração do mercado nacional de consumo, apoiado numa rede de rodovias, cruzando o território nacional em várias direções.

A transferência das funções políticas e administrativas para Brasília se fez lentamente. Para trás, ficou a antiga capital federal, o Rio de Janeiro, que, afortunadamente, não perdeu seu *glamour* de Cidade Maravilhosa. No caso do II Polo Metropolitano do Recife, se tivesse sido concretizado na íntegra, o que seria do Recife, cidade anfíbia de tantas histórias e memórias?

A década de 1970 foi, portanto, um período decisivo para a implantação da estrutura de planejamento e gestão metropolitana do Recife. No campo da tomada de decisões, estavam os referidos conselhos, depois unificados para formar o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (Conderme). Desde então, o Conderme esteve presente na formulação e

The TIP opened in 1976, during the administration of Governor Moura Cavalcanti, having been resisted by companies operating transport services. It was ten years before it became operational, and the project involved high maintenance costs relating to the metal structures and security set up to avoid squatting. The inauguration of the TIP was the result of the sheer political will of the governor, who chose to ignore the idea of integrated planning. The Central Line of Recife's metropolitan railway, which became known as *Metrorec*, did not begin operation until 1986, thanks to the efforts of then Governor Gustavo Krause, setting in motion a slow process of intermodal integration.

Relatively few of the projects envisaged in the Plan for the 2nd Metropolitan Hub actually came to fruition. The only ones to get off the drawing board were the Integrated Passenger Terminal (TIP) and the rail axis providing integration with the center of Recife. The lack of cooperation between the public and private sectors resulted in the project aiming to consolidate the western nucleus coming to nothing (LAPA; BRANDÃO NETO, 2013). In any case, the idea of a new hub of activities, of the kind outlined above, was somewhat far removed from the vision that Antônio Bezerra Baltar had had in mind since the 1950s. It was, in fact, something more like the foundation of an entirely new city, as had been done for the federal capital. The creation of Brasília sought to shift development inland, promoting the integration of the national consumer market, supported by a network of roads criss-crossing the nation in various directions.

The transfer of political and administrative functions to Brasília took place gradually. It left a Rio de Janeiro, which, fortunately, had lost none of the glamor of the Marvelous City. Had the 2nd Metropolitan Hub of Recife fully come to fruition, who knows what might have become of Recife, the amphibious city with its many stories and memories?

The 1970s were, therefore, a decisive period for the installation of a metropolitan-level planning and management structure for the city of Recife. In decision-making, there were the aforementioned councils, later merged into the Recife Metropolitan Region Development Council (Conderme). Since then, Conderme has played a part in the formulation and technical execution of the plans drawn up by Fidem, as well as providing financing, from tax revenue and other sources, for the Recife Metropolitan Region Development Fund (Funderme) (GOVERNO, 1974, 1975b, 1994).

In the 1980s, Fidem continued to draw up plans. The Metropolitan Development Plan (PDM) of the RMR, published in 1982, underlined the importance of improving management at metropolitan level as part of the process of integrating institutions. The PDM/RMR proved to be a key instrument for guiding metropolitan planning in keeping with the principles of the

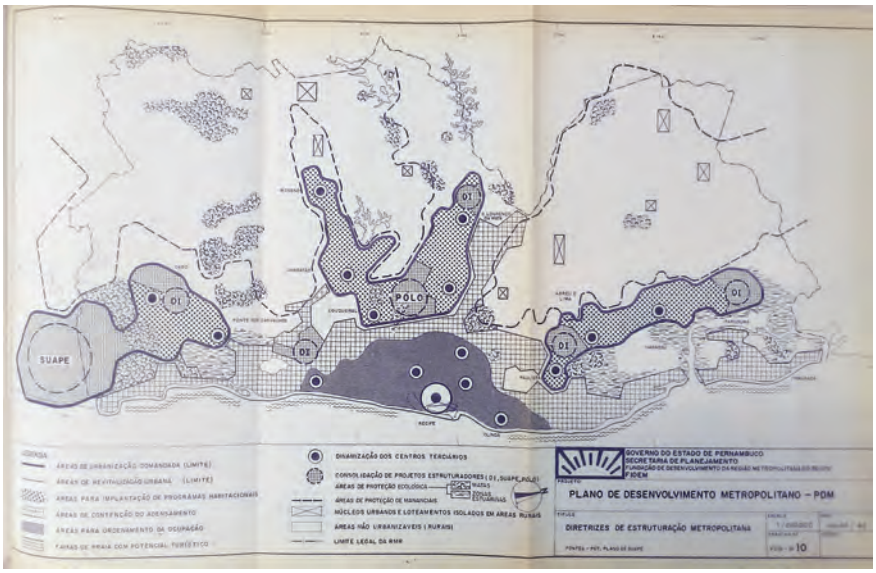


FIGURA 9
Diretrizes de estruturação metropolitana PDM/RMR 1982.
FONTE: GOVERNO, 1982.

FIGURE 9
Outline of Proposed Structure of Metropolitan Region PDM/RMR 1982.
SOURCE: GOVERNO, 1982.

execução técnica do planejamento da Fidem, assim como no financiamento, proveniente da arrecadação de impostos e outros recursos, que passaram a compor o Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (Funderme) (GOVERNO, 1974, 1975b, 1994).

Na década de 1980, teve continuidade a elaboração de planos pela Fidem. O *Plano de Desenvolvimento Metropolitano* (PDM) da RMR, publicado em 1982, destacou a importância do aperfeiçoamento da gestão metropolitana no processo de integração institucional. O PDM/RMR consistiu em um instrumento norteador de planejamento metropolitano em continuidade ao PDI/RMR (GOVERNO, 1982). Os desafios elencados se assemelhavam aos do plano anterior, sobretudo aqueles direcionados a aliviar os problemas relacionados ao crescimento urbano e de como viabilizar os investimentos. A consolidação de projetos estruturadores, como o Porto de Suape, apresentava-se como um dos objetos no processo de articulação institucional entre as quatro nucleações definidas pelo PDI/RMR, agora denominadas como *norte, sul, centro* e *oeste* (Figura 9).

Para Zancheti e Lacerda (1999, p. 386), o modelo de organização do espaço metropolitano estava subordinado à implantação das diretrizes de uso do solo, ou seja, entendia-se o modelo como "um estado desejado futuro", guiado pelas diretrizes do Plano Diretor da RMR, que tinha sido elaborado em 1998. Até os dias atuais, o crescimento da região acompanha esse desenho, com intensa atividade principalmente no eixo sul, tendo em vista a implantação de novas instalações no Complexo Industrial Portuário de Suape.

PDI/RMR (GOVERNO, 1982). The challenges listed were similar to those of the previous plan, especially those aiming to alleviate problems relating to urban growth and garnering investment. The consolidation of structural projects, such as Suape Port, was one of the intended aims of integration of the institutions of the four nucleated settlements established by the PDI/RMR, now called *north, south, central* and *west* (Figure 9).

For Zancheti and Lacerda (1999, p. 386), the model of organization of metropolitan space was subordinate to the introduction of land use guidelines. In other words, the model was understood to be "a desirable future state of affairs," as had been the aim of the RMR Master Plan guidelines, drawn up in 1998. Thus far, growth of the region has followed this model, with especially intensive activity along the southern axis, with the installation of the new Port and Industrial Complex in Suape.

Other plans had already been drawn up in the 1980s, including the Social Settlements Recovery Plan (1980), the City Development Plan (1982), the RMR Master Plan for Transport (1982) and the Metropolitan Parks System Plan (1983) which proposed to create six parks in the municipalities of Cabo de Santo Agostinho, Olinda, Paulista, and Recife, with a view to installing leisure areas and promoting collective well-being.

Since its creation, Fidem had been responsible for building up a metropolitan culture of planning that has had repercussions for all other organizations involved in urban and metropolitan planning. It is fair to say that, for almost two decades, Fidem played a direct or indirect role in shaping all of the main lines of policy related to the urban development of the RMR. In 2003, Condepe and Fidem closed down and were replaced by the Pernambuco State Planning and Research Agency – Condepe/Fidem, which continued the policies developed in previous years (GOVERNO, 2003).

One of the key events in the process of planning and development of metropolitan space was the creation of the Metropolitan Urban Transport Company – EMTU/Recife, by State Law nº 7,832, of 6 April 1979 (GOVERNO, 1979), whose aim was to structure, manage and supervise the Metropolitan Transport System. In 2008, however, the EMTU was closed down and replaced by the Recife Metropolitan Region Transport Consortium (CTM), created in 2003, to manage the Public Passenger Transport System (STPP) of the RMR (GOVERNO, 2008).

All of this suggests that the planning of the metropolitan region of Recife tried to keep pace with economic growth, especially in relation to industry. The creation of road transport systems was a development that required intermunicipal cooperation, in order to keep up with the growth of the city. The metropolitan region of Recife, which had been a practical reality long before it

Outros planos foram elaborados ainda na década de 1980, dentre eles estavam o *Plano de Recuperação dos Assentamentos Sociais* (1980), o *Plano de Ordenamento Territorial* (1982), o *Plano Diretor de Transportes da RMR* (1982) e o *Plano do Sistema de Parques Metropolitanos* (1983) com a proposta de criação de seis parques localizados nos municípios do Cabo de Santo Agostinho, de Olinda, do Paulista e do Recife, pensando em áreas de recreação e na promoção do bem-estar coletivo.

Desde sua criação, a Fidem foi responsável pela construção de uma cultura metropolitana de planejamento que repercutiu sobre todos os outros órgãos voltados para o planejamento urbano e metropolitano. Pode-se dizer que a Fidem esteve presente, direta ou indiretamente, na definição das grandes linhas e das políticas de desenvolvimento urbano da RMR, aproximadamente por duas décadas. Em 2003, o Condepe e a Fidem foram extintos, e criou-se a autarquia Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco – Condepe/Fidem, consolidando as suas atividades exercidas ao longo dos anos (GOVERNO, 2003).

Um dos setores-chave para o processo de ordenamento e desenvolvimento do espaço metropolitano foi a criação da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU/Recife, por meio da Lei Estadual nº 7.832, de 06 de abril de 1979 (GOVERNO, 1979), que tinha como funções estruturar, gerenciar e fiscalizar o Sistema de Transporte Metropolitano. Não obstante, em 2008 a EMTU foi extinta, cabendo ao Consórcio de Transporte da Região Metropolitana do Recife (CTM), criado em 2003, a gestão do Sistema de Transporte Público de Passageiros (STPP) da RMR (GOVERNO, 2008).

Tomando como base as referências supracitadas, compreende-se que o planejamento do Recife metropolitano procurou acompanhar as tendências de crescimento econômico, notadamente no que diz respeito às atividades industriais. Viabilizar sistemas de transporte rodoviário foi um dos aspectos que necessitou articulação intermunicipal, no sentido de acompanhar a expansão urbana. Dessa maneira, o processo de metropolização do Recife, que já se anunciava mesmo antes do seu reconhecimento institucional, evidenciou-se sob a forma de conurbação dos aglomerados urbanos que lhe são contíguos. A ocupação espraiada nas zonas periféricas, por pessoas vivendo em condições miseráveis, avançava não somente em torno do Recife, como também na periferia de outras capitais brasileiras de importância regional.

3. O RECIFE METROPOLITANO E SUAS TRANSFORMAÇÕES

No cenário nacional, a ideia de Planejamento Local Integrado estava sendo difundida pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (Serfhau), regulamentado em 1966. Dentre os instrumentos financiados por este serviço,

officially came into existence, thus took the form of a conurbation of contiguous urban agglomerations. Sprawling occupation of peripheral zones by individuals living in atrocious conditions, nevertheless, continued apace not only in the areas surrounding Recife, but also on the outskirts of other major State capitals in the region.

3. THE TRANSFORMATION OF METROPOLITAN RECIFE

At national level, the idea of Integrated Local Planning was being promoted by the Federal Housing and Urban Planning Service (Serfhau), set up in 1966. The instruments financed by this service included a Preliminary Study (EP), to collect information and data provided by research institutes to aid decision-making and urban planning. In the case of Recife, the EP was drawn up by the Wit-Olaf Prochnik Architecture and Planning Consultancy Company, in Rio de Janeiro, in 1970 (RIBEIRO, 2007).

In view of the shortness of its term of office, the municipal government of Mayor Geraldo Magalhães (1969–1970) was trying to push through this legislation, which was important for the installation of public works. Running from the central part of the city to the southwest, avenues such as José Estelita, Mascarenhas de Morais and Abdias de Carvalho were transformed into dual carriageways, flyovers were built over Cinco Pontas Fort and João de Barros Avenue, and work was carried out on other streets and neighborhoods of Recife, and on the seafront in Boa Viagem (RECIFE, 2014).

In 1974, in the municipality of Recife, during the administration of Mayor Antônio Farias, a strategic plan for the period 1974–1979 was drawn up, with advice provided by the team of architects headed by Jaime Lerner, in collaboration with the Department of Planning and Management (Seplan) and the Recife Urban Development Company (URB). The plan aimed to adapt public spaces in the center to make them more attractive and convenient for pedestrians, as Lerner had done some years earlier in the city of Curitiba. In the case of Recife, URB-Recife, created in 1973, under the administration of Mayor Augusto Lucena (1916–1995), played a vital role in installing plans and providing urban planning services, such as the opening of roads, creation of squares, and some modifications to the central business district. As one local newspaper of the time put it:

> [w]ith the signing of Decree nº 10,269, of 11.4.74, the acquisition by the government of properties on Rua Camboa do Carmo, Rua das Flores and Rua João Souto, Mayor Augusto Lucena marks the first step in a plan to give the city center a human face... In 60 days, as soon as the buildings on these streets have been taken over and demolished, work will start on the urban development of the area bounded by

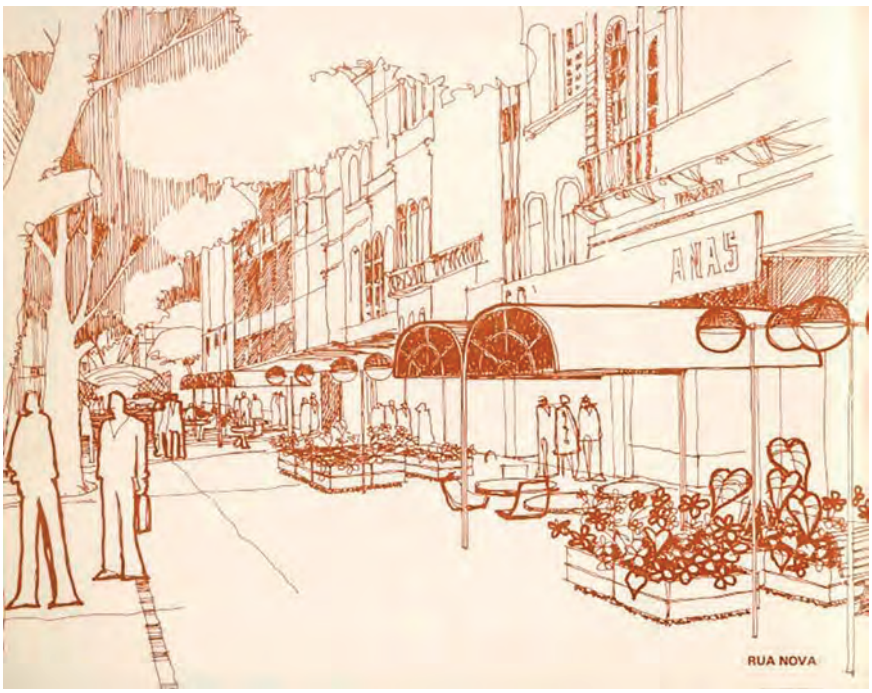


FIGURA 10
Revitalização do centro comercial do Recife.
FONTE: Recife: Estrutura Urbana, 1975.

FIGURE 10
Regeneration of commercial center of Recife.
SOURCE: Recife: Urban Structure, 1975.

estava o Estudo Preliminar (EP) que consistia na coleta de informações e dados fornecidos por institutos de pesquisa para subsidiar a tomada de decisões e a elaboração de planos urbanísticos. No caso do Recife, o EP foi elaborado pela Empresa de Consultoria Wit-Olaf Prochnik Arquitetura e Planejamento, do Rio de Janeiro, em 1970 (RIBEIRO, 2007).

Na época, a gestão (1969–1970) do Prefeito Geraldo Magalhães tinha pressa em viabilizar esse instrumento, considerando o curto tempo de mandato, o que foi significativo para a implantação de obras no período. No eixo centro-sudoeste, houve a duplicação das avenidas Eng. José Estelita, Mal. Mascarenhas de Morais e Eng. Abdias de Carvalho, além da construção dos viadutos das Cinco Pontas e da Av. João de Barros e de algumas obras em ruas e bairros do Recife, assim como na orla de Boa Viagem (RECIFE, 2014).

Em 1974, no âmbito do município do Recife, durante a administração do Prefeito Antônio Farias, foi elaborado um plano estratégico para o período 1974–1979, com a assessoria da equipe do arquiteto Jaime Lerner, conjuntamente com o efetivo da Secretaria de Planejamento e Gestão (Seplan) e da Empresa de Urbanização do Recife (URB). O plano visava fazer adaptações nos espaços públicos do centro para torná-lo mais atraente e confortável para o pedestre, a exemplo do caso de Curitiba, implementado há alguns anos por Lerner.

No caso, A URB-Recife, criada em 1973, na gestão do Prefeito Augusto Lucena (1916–1995), desempenhou um forte papel na implantação de planos e na execução de serviços urbanísticos, tais como aberturas de ruas, construção de praças, além de modificações urbanas no centro comercial. Conforme consta no noticiário local daquele período:

> Com a assinatura do Decreto nº 10.269, de 11.4.74, desapropriando imóveis das ruas Camboa do Carmo, das Flores e João Souto, o Prefeito Augusto Lucena deu início ao *Plano de Humanização* do centro da cidade. [...] Dentro de 60 dias, tão logo sejam desapropriados e demolidos os imóveis naquelas Rua Nova, Rua Camboa do Carmo, Rua Palma and Rua Frei Caneca, which will be turned into Carmo Square—the first phase of the Humanization Plan. The project, which enjoys the cooperation of the owners of the property directly affected, aims to pedestrianize the small streets, install verges with colorful plants, kiosks for flower-sellers, newsagents, and other services. URB will be responsible for managing the area—which will be transformed into a pedestrianized open shopping mall—providing a secure and clean environment, like the one in Curitiba.
>
> *(PREFEITURA..., 1974, p. 2, our emphasis).*

The Antônio Farias administration was also responsible for various other important undertakings, such as improvements to Rua Imperatriz, Rua Nova and Rua Duque de Caxias and urban development of the Pina beachfront. Between 1975 and 1979, construction of the headquarters of Recife City Hall (PCR) was completed, restoration work was done on São José Market and the Santa Isabel Theater, and Treze de Maio Park was expanded. Urban Social Centers were built in Campina do Barreto and Mustardinha, and the Pixinguinha Project was set up in collaboration with the National Foundation for the Arts (Funarte).

Also during the Farias administration, Avenida Recife came to play a strategic role in linking the Southern zone of the city to the west, providing a connection to the main routes out of the city leading to the BR-232 and BR-101 highways. This road created a new axis of expansion, connecting neighborhoods already in existence that had been cut off from the rest of the urban fabric, such as Jardim São Paulo (1948), the workers' villages, the housing estates that made up the IPSEP neighborhood, work on which began in 1951, and the neighborhood of Areias (1969). It is also important to mention the link provided by the crossroads between the old road providing access to the southwest part of the city, and São Miguel and Dr. José Rufino Avenues.

FIGURA 11
Avenida Recife nas imediações do bairro do Ipsep (década de 1970).
FONTE: Diário de Pernambuco, 05/11/1976, p.A-8

FIGURE 11
Avenida Recife near the IPSEP neighborhood (1970s).
SOURCE: Diário de Pernambuco, 05/11/1976, p.A-8

> artérias, terão início as obras de urbanização da área delimitada pelas Ruas Nova, Camboa do Carmo, Palma e Frei Caneca, que formará a Praça do Carmo — primeira etapa do *Plano de Humanização*. O projeto, que contará com a colaboração dos proprietários de imóveis diretamente beneficiados, prevê a transformação das ruas internas em calçadões, implantação de canteiros com vegetação de intenso colorido, quiosques para venda de flores, jornais e prestação de outros serviços. Caberá à URB a responsabilidade de administrar a área — que será transformada num shopping center aberto, pois ali não circularão veículos — oferecendo um sistema próprio de segurança e limpeza ao ambiente, a exemplo do que vem sendo feito em Curitiba.
>
> *(PREFEITURA..., 1974, p. 2, grifo do autor).*

Ainda na administração do Prefeito Antônio Farias, dentre várias ações importantes, foram feitos trabalhos de requalificação nas ruas da Imperatriz, Nova e Duque de Caxias e a urbanização da Praia do Pina. No período de 1975 a 1979, a construção do edifício-sede da Prefeitura da Cidade do Recife (PCR) foi concluída, foram restaurados o Mercado de São José e o Teatro de Santa Isabel, além de feita a ampliação do Parque Treze de Maio. Foram construídos

Transformation of space occurred both through urban expansion and by way of improvements to structures already installed. During this period, planning strategies that aimed to bring about integrated development at metropolitan level and that laid emphasis primarily on economic growth and improved macro-mobility led to a decline in certain qualities, such as good neighborliness, in the areas subject to regeneration.

The demolition of symbolic buildings, such as churches and historic edifices, brought about a huge transformation of the landscape, as was the case with the modifications introduced in the neighborhoods of Santo Antônio, São José and Boa Vista. In these areas, public thoroughfares were widened, and road infrastructure projects installed, as was the case with the Dantas Barreto Avenue project examined in the previous chapter. This process of the destruction of the old to build the new was a cause of great concern and generated awareness of the need to value and preserve the historic and architectural elements of the urban and social landscape of the place in which people lived and experienced their surroundings.

Significant concerns regarding the integration of historic parts of the city into new spatial

os Centros Sociais Urbanos de Campina do Barreto e da Mustardinha, além da criação do *Projeto Pixinguinha*, em convênio com a Fundação Nacional de Artes (Funarte).

Também promovida pela gestão de Farias, a Avenida Recife teve um papel estratégico ao ligar a zona sul da cidade à zona oeste, possibilitando uma conexão com as saídas da cidade para as rodovias BR-232 e BR-101. Esta via criou um novo eixo de expansão, articulando bairros já existentes, porém que antes estavam isolados da malha urbana, como Jardim São Paulo (1948), as vilas e os conjuntos habitacionais que compõem o bairro do Ipsep, iniciados a partir de 1951, e o bairro de Areias (1969). Além disso, deve-se destacar a articulação, por meio do seu cruzamento com um antigo eixo de penetração para o sudoeste da cidade, formada pelas avenidas São Miguel e Dr. José Rufino.

As transformações no espaço se deram tanto no sentido da expansão urbana quanto na melhoria das estruturas já implantadas. No período mencionado, as estratégias de planejamento, voltadas para um desenvolvimento integrado, no âmbito metropolitano, com ênfase no crescimento econômico e na melhoria da macromobilidade, suprimiram determinados cotidianos locais, como as relações de vizinhança entre os moradores das áreas requalificadas.

A demolição de construções simbólicas, como igrejas e edificações históricas, transformou cenários, a exemplo das modificações ocorridas nos bairros de Santo Antônio, São José e Boa Vista, com o alargamento de vias públicas, proposto por projetos de infraestrutura viária, com destaque para o caso que ocorreu na Avenida Dantas Barreto, conforme visto no capítulo anterior. Esse processo de destruição do antigo em detrimento do aparecimento do novo provocou muitas inquietações e a necessidade de valorização e de preservação de elementos históricos e arquitetônicos que constituíam a paisagem urbana e social do lugar vivido e experienciado.

A preocupação de integrar as áreas históricas da cidade às novas conformações espaciais, com o intuito de assegurar sua preservação, foi significativa, a partir da publicação do *Plano de Preservação dos Sítios Históricos* (PPSH) da RMR, em 1978. O PPSH/RMR decorreu de uma das recomendações do PDI/RMR (1976), tendo sido produzido como forma de conter o processo de destruição do patrimônio cultural metropolitano e sistematizar o processo de salvaguarda dos sítios históricos da RMR.

> O que ora se dá a público, reflete [dentro do entendimento de que é necessário proteger e conservar os testemunhos históricos das expressões culturais] a disposição de o Estado pronunciar-se, oficialmente, sobre o seu papel na preservação do patrimônio cultural dessa extensa área [RMR].
>
> *(FIDEM, 1978, p. 9).*

configurations with a view to their preservation were voiced after the publication of the RMR's Historic Sites Preservation Plan (PPSH), in 1978. The PPSH/RMR resulted from one of the recommendations of the PDI/RMR (1976), which had been produced as a way of curbing the destruction of cultural heritage in the metropolitan area and providing a systematic structure for ensuring the survival of historic sites.

> What is now being made public, reflects [as part of the understanding that there is a need to protect and conserve aspects of our city that bear witness to its history and express its culture] the willingness of the State to make official pronouncements regarding its role in the preservation of cultural heritage in this extensive area [the RMR].
>
> *(FIDEM, 1978, p. 9).*

At that point in time, the State had set itself up as the agent responsible for protecting and conserving historic and cultural heritage assets and was also calling on society in general, and, in particular, the local community, to participate directly in the creation of this conservation network.

Under the coordination of the architect Geraldo Gomes da Silva, the PPSH/RMR drew up a long inventory of historic sites situated in the RMR, following the line of thinking laid out in the Amsterdam Declaration (1975). The aforementioned plan was thus indispensable for the creation of other instruments that helped to fortify the process of preservation. Lapa and Tinoco (2015) note the importance and scale of the PPSH/RMR in terms of its capacity to propose and collaborate with others in the development of specific policies relating to the protection and conservation of historic sites and buildings of extraordinary value in the State of Pernambuco.

> For the first time in the metropolitan area of Recife, a complete inventory of historic sites was undertaken, based textually on the guidelines of the Declaration of Amsterdam. That pioneering inventory inspired the Municipal Preservation Law of Recife, promulgated in 1979, which created a special department in the Empresa de Urbanização do Recife (The Recife Urban Planning Agency, URB-Recife), for investigating issues related to historic sites, monitoring them and proposing specific policies to protect them.
>
> *(LAPA and TINOCO, 2015, p. 423)*[7].

According to the Amsterdam Declaration, once historic sites had been identified, it was the responsibility of municipalities to develop their respective preservation projects, including the form of intervention adopted in each area (MENEZES, 2015). In 1979, Recife produced its own

[7] [Translator's Note: quoted verbatim from original in English]

FIGURA 12
Enchente no Recife em 1975 – Imediações da Ilha do Retiro.
FONTE: Perfil do Instagram Recife de Antigamente, acesso 2022.

FIGURE 12
Flooding of Recife in 1975 in the area around Ilha do Retiro.
SOURCE: Retrieved from Instagram Profile of 'Recife de Antigamente' Group 2022.

Naquele momento, o Estado se colocou como agente que assume a responsabilidade de proteger e de conservar os bens patrimoniais histórico-culturais, ao mesmo tempo que chamou a sociedade, de modo geral, e a comunidade, em particular, a participar diretamente na constituição dessa rede de preservação.

Sob a coordenação do arquiteto Geraldo Gomes da Silva, o PPSH/RMR realizou um amplo inventário dos sítios históricos situados na RMR, seguindo a linha de pensamento da *Declaração de Amsterdam* (1975). Nesse contexto, o referido plano foi indispensável para a criação de outros instrumentos de fortalecimento da preservação. Lapa e Tinoco (2015) destacam a importância e a dimensão que o PPSH/RMR teve no sentido de propor e de colaborar com o desenvolvimento de políticas específicas de proteção e de conservação dos conjuntos históricos e das edificações de valor singular no Estado de Pernambuco.

> Pela primeira vez na Região Metropolitana do Recife, foi realizado um inventário completo dos sítios históricos, baseado textualmente nas diretrizes da *Declaração de Amsterdam*. Esse inventário pioneiro inspirou a Lei de Preservação Municipal do Recife, promulgada em 1979, que criou um departamento especial na Empresa de Urbanização do Recife (Agência de Urbanismo do Recife, URB-Recife) para investigar questões relacionadas aos sítios históricos, monitorá-los e propor políticas específicas para protegê-los.
>
> *(LAPA; TINOCO, 2015, p. 423, tradução nossa).*

PPSH, establishing Preservation Zones (ZP) and parameters for land use and levels of intervention.

The development of these various urban plans helped the administration to deal with major disasters. In July 1975, Recife suffered one of the worst floods in its history (Figure 11). Newspaper headlines reported that over 80% had been engulfed by the waters of the rivers Capibaribe and Beberibe, noting that "the telephone system has collapsed, most hospitals are cut off and circulation of traffic is limited to a few streets in the city center and the southern zone" (É A MAIOR..., 1975, p. 1). Concerted action was subsequently taken, based on the Fidem plans, to re-establish normal functioning of urban services.

According to the architect Waldecy Pinto, who held the post of Secretary of Planning at Recife City Hall (1968–1969 and 1975–1979), "...the positive result of the Recife City Plan for the period between 1975 and 1980 concerned the commencement of structural work, especially on the road system" (RECIFE, 2014). This determined the direction of growth of the main corridors of the urban structure, enabling the road network to be structured around the tendencies observed and the respective solutions proposed.

Ideas regarding the structuring of Recife's roads were being put into practice according to specific needs of the city as they arose. Figure 13 shows the connection established between the southern and the northern zones, which succeeded in facilitating access to the central nucleus by way of Agamenon Magalhães Avenue. This road structure, built during the 1970s, was an urban intervention that provided a new

FIGURA 13
Vista aérea da Avenida Agamenon Magalhães com a zona sul ao fundo.
FONTE: Acervo do Cartofilista Josebias de Oliveira, via perfil do Instagram Recife de Antigamente, acesso em 2022.

FIGURE 13
Aerial view of Agamenon Magalhães Avenue, showing southern zone in the background.
SOURCE: Collection of Map Collector Josebias de Oliveira, retrieved from Instagram profile of 'Recife de Antigamente' group, 2022.

Segundo a *Declaração de Amsterdam*, uma vez realizada a identificação dos sítios históricos, caberia aos municípios desenvolver seus respectivos projetos de preservação, contemplando as formas de intervenção das áreas (MENEZES, 2015). Em 1979, o Recife elaborou o seu próprio PPSH, instituindo as Zonas de Preservação (ZP), definindo os parâmetros de ocupação e os níveis de intervenção.

A elaboração de diferentes planos urbanísticos auxiliou a administração a lidar com situações de extrema calamidade. Em julho de 1975, o Recife sofrera uma das maiores inundações de sua história (Figura 12). As manchetes dos jornais noticiavam que mais de 80% da cidade ficou imersa nas águas dos rios Capibaribe e Beberibe, destacando que: "o sistema telefônico entrou em colapso, a maioria dos hospitais ficou isolada e o trânsito de veículos limitou-se a algumas ruas do centro da cidade e da zona sul" (É A MAIOR..., 1975, p. 1). Com base numa ação concertada e à luz dos planos elaborados pela Fidem, buscou-se o restabelecimento da volta à normalidade das principais funções e serviços urbanos.

Segundo o arquiteto Waldecy Pinto, que desempenhou a função de Secretário de Planejamento da Prefeitura da Cidade do Recife (1968–1969 e 1975–1979), "[...] o resultado positivo do Plano do Recife para o período de 1975 a 1980 se deu com o início das obras estruturais, notadamente o sistema viário" (RECIFE, 2014). Assim, foi definido o sentido do crescimento nos principais corredores da estrutura urbana, que permitiram dimensionar a malha viária de conformidade com as tendências observadas e respectivas alternativas de propostas.

As ideias de estruturação do sistema viário no Recife estavam sendo implementadas a partir das necessidades pontuais da cidade. A Figura 13 mostra a ligação estabelecida entre a zona sul e a zona norte, facilitando o acesso ao núcleo central por meio da Avenida Agamenon Magalhães. Essa estrutura viária, construída durante a década de 1970, foi uma intervenção urbana que possibilitou a nova opção de deslocamento rodoviário entre as zonas norte e sul do Recife.

alternative for travel by road between the northern and southern parts of the city.

It was for similar reasons that, in addition to Agamenon Magalhães Avenue with its flyovers, construction of the Cabanga flyover and work to improve Pina bridge were also undertaken. At the same time, there was a proposal to widen João de Barros Avenue and the Rapid Recovery Urban Community Project (Cura) came into effect, reorganizing the water network in Boa Viagem. In the same area, Setúbal Canal was widened, and 53 streets were paved and given tree cover. The same period also saw the creation of peripheral parking on Rua da Aurora.

As regional expansion materialized around the new road system, the creation of homes by way of housing funds was also stepped up. Between the 1970s and the 1990s, Recife saw uses, functions and services shift location, especially to the southern part of the city. This process replaced people from the higher-income strata of the population with members of the lower income brackets. This movement ended up generating a certain degree of neglect with regard to the historic city center and, on the other hand, increased population density in gentrified areas in the south and northwest, in the neighborhoods bordering the Capibaribe river.

Large-scale production of housing in Recife spread especially to neighborhoods traditionally occupied by the upper strata of society.

> ...The development of real estate for the urban bourgeoisie was located in areas where high-rise development of buildings with high use coefficients was permitted, thereby generating greater investment of capital per square meter, a higher level of access to public services and facilities, social status, power and prestige, and higher property values. This creation of a concentration of investment in certain neighborhoods resulted in these being more highly valued than others, leading to changes in the configuration of urban space.
>
> *(ZANCHETI; LACERDA, 1999, p. 398).*

FIGURA 14
Cartão-postal de Boa Viagem em meados da década de 1970.
FONTE: Coleção do Autor.

FIGURE 14
Postcard of Boa Viagem in the mid-1970s.
SOURCE: Author Collection.

Dessa maneira, além da construção da Avenida Agamenon Magalhães com sua estrutura de viadutos, foi construído o viaduto do Cabanga e foram executadas as obras de adequação da ponte do Pina. No período, promoveu-se o alargamento da Avenida João de Barros; implementou-se o *Projeto Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada* (Cura), por meio do qual, em Boa Viagem, foi realizado o remanejamento da rede de água; e foram feitos o alargamento do Canal de Setúbal, a arborização e a pavimentação de 53 logradouros. No mesmo período, foi criado o estacionamento periférico na Rua da Aurora.

Ao mesmo tempo que o incentivo à expansão regional do Recife foi se materializando, com base na estruturação viária, a produção de domicílios, via financiamento habitacional, foi se intensificando. Durante as décadas de 1970 a 1990, o Recife assistiu à substituição de um conjunto de usos, de funções e de serviços que se deslocaram, notadamente, para a zona sul da cidade. Dessa maneira, esse processo contribuiu para a substituição das camadas de população de poder aquisitivo mais elevado por frequentadores pertencentes a camadas de poder aquisitivo mais baixo. Esse movimento terminou provocando certo descaso pelo centro histórico e, no outro oposto, o adensamento das áreas nobres, situadas ao sul e ao noroeste, seguindo os bairros que margeiam o Capibaribe.

Urban expansion with an emphasis on high-rise development, over time, helped to popularize commercial activities in the historic center (ZANCHETI; LACERDA, 1999). Until 1960, the Boa Viagem neighborhood (Figure 13) had still been used almost exclusively for holiday homes, but in the ensuing decade it would become an up-market location for permanent residences. In the 1970s, the construction of numerous shopping precincts and supermarkets, especially along Conselheiro Aguiar Avenue and Domingos Ferreira Avenue aimed to meet the needs of this new population and this process culminated in the opening of the first shopping mall in Recife, in 1980, on the western side of the neighborhood.

Located in a sparsely populated area with stretches prone to flooding, Shopping Recife (Figure 15) created a central attraction that concentrated occupation around it and generated high levels of high-rise development and dense urban development in the 1990s. Since then, the changes brought about by the Use and Occupation of Land Act (LUOS) of 1996 have replaced the LUOS regulations in force since 1983. This means that single-story houses or business premises with few floors have given way to tower blocks with dozens of floors, concentrated especially along the seafront (Figure 16).

On the other hand, horizontal urban expansion occurred in areas occupied by the lowest

FIGURA 15
Vista aérea do Shopping Recife – década de 1980.
FONTE: Alcir Lacerda

FIGURE 15
Aerial view of Shopping Recife –1980s.
SOURCE: Alcir Lacerda.

A grande produção de habitações no município do Recife se espraiou em especial pelos bairros tradicionalmente ocupados pelos estratos superiores da comunidade metropolitana.

> [...] Os empreendimentos imobiliários para a burguesia urbana se localizaram em áreas onde foi permitida a verticalização da edificação com altos coeficientes de utilização e, portanto, maiores inversões de capital por metro quadrado, alto grau de acessibilidade a equipamentos e serviços coletivos, portadores de significações sociais (*status*, poder, prestígio...) e alto preço do solo urbano. Ao provocarem uma concentração de investimentos em determinados bairros, valorizam-nos em relação aos demais, modificando a espacialidade urbana.
>
> *(ZANCHETI; LACERDA, 1999, p. 398).*

A expansão urbana, com ênfase na verticalização, contribuiu com a popularização das atividades comerciais no centro histórico ao longo do tempo (ZANCHETI; LACERDA, 1999). Até 1960, o bairro de Boa Viagem (Figura 13) era praticamente ainda de veraneio, mas ao longo dessa década passou a ter uma ocupação permanente, atraindo o mercado de elevado padrão de consumo. Nos anos de 1970, a construção de inúmeras galerias comerciais e de supermercados, particularmente ao longo das avenidas Conselheiro Aguiar e Domingos Ferreira, deu suporte a essa ocupação, que foi coroada com a inauguração do primeiro shopping center do Recife, em 1980, na face oeste do bairro.

Localizado em uma área ainda pouco habitada e com trechos inundáveis, o Shopping Recife (Figura 15) criou uma centralidade, atraindo uma ocupação ao seu redor e atingindo altos índices de verticalização e de adensamento na década de 1990. Desde então, as alterações trazidas pela Lei de Uso e Ocupação do Solo (Luos) de 1996 substituíram as normas, até então vigentes, da Luos 1983. Isso fez com que as casas térreas ou empreendimentos de

strata of society. This created pockets of poverty that were located nearby more upmarket locations, in areas of the city prone to flooding or in peripheral areas on hillsides and in adjacent municipalities, where land is less expensive (ZANCHETI; LACERDA, 1999). This tendency was accompanied by extensive popular protests.

The 1980s were a fairly important time for the development of protest movements involving residents of informal settlements threatened with eviction. Recife, as the example of Brasília Teimosa amply attests, was a pioneer in establishing Special Social Interest Zones (ZEIS), an urban planning mechanism aiming to promote regularization of socially vulnerable areas.

As shown above, the development of management tools at the level of the metropolitan region, especially for Recife, was necessary for decision-making in the economic sphere. Even so, as it entered the 21st century, the city still had to deal with considerable structural problems, such as those relating to road infrastructure and the public transport network, not to mention challenges in relation to social and environmental problems accompanying the capitalist mode of production of space.

The Metropolis Strategy plan, drawn up in 2002, included technical studies that identified the need to establish social equilibrium within a competitive environment, over a period of ten years—from 2005 to 2015. The guidelines contained in the plan aimed to facilitate social participation, negotiation, and the capacity to make decisions, take effective action, and cooperate and work in partnership with other agents. They also envisioned greater capillarity of systems and decentralization and strengthening of local power.

The basic aim of this metropolitan strategy management model was to ensure the flexibility of organizations and forms of institution needed to address the complexity of problems and take advantage of the potential, according due recognition to the diversity of possible arrangements

FIGURA 16
Edifícios construídos entre os anos de 1985 e 1995 ao longo da Avenida Boa Viagem.
FONTE: Fernando Diniz, 2016.

FIGURE 16
Buildings constructed between 1985 and 1995 along Boa Viagem Avenue.
SOURCE: Fernando Diniz, 2016.

poucos pavimentos dessem lugar às torres e aos espigões, com dezenas de pavimentos, concentrados, sobretudo, ao longo da orla marítima (Figura 16).

Por outro lado, a expansão urbana horizontalizada ocorreu nas áreas ocupadas pelas populações de estratos sociais mais baixos. Nesses casos, prevaleceram os bolsões de pobreza, localizados nas proximidades dos empreendimentos de padrão mais elevado e nos alagados da cidade, caracterizando um processo de resistência popular, ou nas áreas periféricas de morros e nos municípios adjacentes, onde o preço da terra é inferior (ZANCHETI; LACERDA, 1999).

A década de 1980 foi bastante significativa para a luta dos moradores de assentamentos irregulares, diante da ameaça de remoções. O Recife, com o caso de Brasília Teimosa, foi pioneiro no estabelecimento das Zonas Especiais de Interesse Social (Zeis), um mecanismo urbanístico de promoção da regularização de áreas socialmente vulneráveis.

Diante do exposto, a elaboração de instrumentos de gestão metropolitana, com destaque para o Recife, foi necessária para subsidiar as tomadas de decisão na esfera econômica. Mesmo assim, a cidade adentrou o século XXI tendo que lidar com problemas estruturantes, como os da infraestrutura viária e da rede de transporte coletivo, sem mencionar os desafios no campo social e ambiental, diante da lógica capitalista de produção do espaço.

O plano *Metrópole Estratégica*, elaborado em 2002, contemplou estudos técnicos que apontaram para a necessidade de estabelecer o equilíbrio social frente a um cenário competitivo, visando um período de dez anos — de 2005 a 2015. As diretrizes do plano estavam orientadas para a participação social, negociação e capacidade de decisão, efetividade das ações, articulação e parceria entre atores e agentes, capilaridade do sistema e descentralização e fortalecimento do poder local.

O modelo de gestão da estratégia metropolitana tem como orientação e diretriz fundamental a flexibilidade de organização e formas institucionais,

and forms of organization (CONDEPE/FIDEM, 2005, p. 276–277).

The plan thus acknowledged the importance of promoting more democratic and equitable spaces and of decentralizing activities and strengthening local organizations, overseeing action and evaluating the results of implementation in terms of technical, financial, administrative, institutional and other factors.

It is worth highlighting, therefore, the vital role played by Fidem in diagnosing problems and in drawing up plans and projects that remain valid and applicable today. However, the Brazilian Constitution of 1988 assigns to municipalities responsibility for planning, monitoring and supervising urban development, along with the provision of essential urban services and some other duties. This means that, as the constitution does not provide provision for any political-administrative unit corresponding to the Metropolitan Region, the management of problems at this level faces the enormous challenge of having to depend on inter-institutional agreements, such as consortia, to resolve problems jointly.

More recently, in view of the incapacity of the municipality to provide and manage services essential for the population and to play the role of conducting the process of urban planning, this task has, in part, been taken over by the private sector, by way of public-private partnerships. Accomplishments such as the Paiva Reserve[8] (2007) and World Cup City[9] are examples of this

[8] A private-sector undertaking with a large socio-environmental impact that received assistance from lawmakers in enabling implementation of the project.

[9] The "planned city" project presented in 2009, aiming to create a center for undertakings related to the Association Football World Cup sports event, which was hosted by Brazil in 2014. Of the series of projects planned, construction of the Pernambuco Stadium was one of the few that actually got off the drawing board, albeit only temporarily and in isolation from other projects, generating a whole host of other unprecedented challenges.

para dar conta da complexidade dos problemas e aproveitar as potencialidades, reconhecendo os múltiplos arranjos e formatos organizacionais (CONDEPE/FIDEM, 2005, p. 276–277).

Dessa maneira, o plano reconheceu a importância de promover espaços mais democráticos e equitativos, ou seja, de descentralizar as atividades e fortalecer os organismos locais, acompanhando as ações e avaliando os resultados das implementações sob vários aspectos: técnico, financeiro, administrativo, institucional, etc.

Merece destaque, portanto, o papel essencial desempenhado pela Fidem no processo de diagnóstico dos problemas e na elaboração de planos e projetos, ainda hoje válidos e aplicáveis. Não obstante, dentre outras responsabilidades, a Constituição Brasileira de 1988 atribuiu aos municípios a de planejar, monitorar e fiscalizar seu desenvolvimento urbano, assim como a de prover os serviços urbanos essenciais. Isso significa dizer que, não existindo constitucionalmente uma instância político-administrativa que corresponda ao território da Região Metropolitana, a gestão dos problemas metropolitanos tem diante de si um grande desafio que faz com que dependa de arranjos institucionais, do tipo dos consórcios, para resolver problemas de forma compartilhada.

Mais recentemente, diante da incapacidade municipal de planejar, prover e gerir os serviços essenciais para a população, assim como de exercer o papel de condutor do processo de planejamento urbano, em parte essa tarefa vem sendo encampada pela iniciativa privada, por meio das parcerias público-privadas. Realizações como a Reserva do Paiva[7] (2007) e a Cidade da Copa[8] são exemplos desse processo de substituição de papéis que se colocam flagrantemente fora do controle do Poder Público.

Assim como ocorreu em momentos anteriores, o grande desafio de implantação de um projeto de desenvolvimento voltado para a região se defronta com o conflito de interesses entre os agentes envolvidos. "O compromisso do setor privado não se situa no mesmo plano que o compromisso do poder público. Os interesses e os objetivos perseguidos são distintos" (LAPA; BRANDÃO NETO, 2013, p. 12). Isso não é uma particularidade nossa, é o reflexo da lógica de produção e de apropriação do espaço em nível global, mas que incide na nossa realidade com maior intensidade devido à condição de dependência geopolítica.

process of taking over functions that evidently lie beyond the control of the public authorities.

As occurred on previous occasions, the great challenge with implementing a development project for the whole region concerns the conflicts of interest among the various parties involved. "The commitment of the private sector is not of the same level as that of the public authorities. Quite distinct interests and objectives are being pursued" (LAPA; BRANDÃO NETO, 2013, p. 12). This is by no means a peculiarity of this locality, but rather reflects the logic of production and appropriation of space at global level. This, however, has a greater impact on the local environment in Recife because of the geopolitical dependence of the region.

On the other hand, it is clear that transformations that have an impact on physical space are directly influenced by the new dynamic created by the metropolitan structure. Recife has been undergoing changes and its physical and social environment has had to adapt to the distinct realities of the native and non-native populations arriving in search of new opportunities and better living conditions. When these populations stay, they install themselves as best they can.

The beginning of the 21st century has not seen any kind of letup in the challenges faced by Recife, compared to the ones of the 1970s, 1980s and 1990s discussed here. Unequal growth, social and environmental dilemmas, and transformation of space, in the context of a clash between preservation and innovation, have been a constant feature of this city throughout nearly half a millennium of documented history, during which it has withstood challenges and reinvented itself in cyclical fashion.

It is hoped that the material contained in this chapter will shed light on the process by which Recife has come to be seen as part of a broader metropolitan region and encourage the reader to investigate the subject further.

[7] Empreendimento privado de grande impacto socioambiental que contou com o auxílio do Poder Legislativo local para viabilizar seu projeto de implementação.

[8] Projeto de "cidade planejada" apresentado em 2009, visando à preparação de uma centralidade que pudesse receber os empreendimentos destinados ao evento esportivo da *Copa do Mundo*, ocorrido no Brasil em 2014. Nesse conjunto, a construção da Arena de Pernambuco foi uma das poucas ações postas em prática, ainda que de modo temporário e pontual, gerando problemas de gestão sem precedentes.

Por outro lado, percebe-se que as transformações refletidas no espaço sofreram influência direta da nova dinâmica instalada pela estrutura metropolitana. O Recife vai se transformando e abarcando, no seu território físico e social, as distintas realidades da população natural e não natural que chega em busca de melhores oportunidades e condições de vida. E permanecendo, instalam-se como podem.

A virada do século XX para o século XXI não rompeu com os desafios enfrentados pelo Recife, aqui analisados no período que cobre as décadas de 1970 a 1990. O crescimento desigual, os dilemas sociais e ambientais, as transformações provocadas no espaço, diante da dicotomia preservação *versus* inovação, continuam acompanhando o cenário dessa cidade de quase meio milênio de história documentada, que vai resistindo e se reinventando ciclicamente.

Espera-se que a leitura do material apresentado neste capítulo possa ajudar na compreensão do processo de metropolização do Recife, instigando o leitor a acompanhar todo o conteúdo apresentado ao longo deste livro.

FIGURA Q
Trecho da Planta do Loteamento Nossa Senhora do Pilar, 1955.
FONTE: LABpaisagens, 2011/2018; desenho: Laís Cruz, 2022.

FIGURE Q
Our Lady of Pilar Allotment, 1955.
SOURCE: LABpaisagens, *2011/2018; drawing: Laís Cruz, 2022.*

10

A FORMA DO TRAÇADO DA EXPANSÃO URBANA DO RECIFE

THE PATTERN OF URBAN GROWTH IN RECIFE

AMÉLIA REYNALDO

As formas do crescimento do Recife são o tema deste capítulo. Ora ditadas pela exuberante geografia do sítio onde se fundou a cidade[1], ora desenhadas pelas sucessivas gerações que o habitaram, ora infringidas pela ausência de desenho das abstratas legislações urbanísticas, que privilegiam o arranjo especulativo da maior densidade construtiva sobre uma singela trama urbana herdada da expansão ocorrida entre as décadas de 1930 e 1980. O conjunto de informações procura contar não somente a construção da forma urbana do Recife nos seus 500 anos de vida, mas também a associação entre a trama e o edifício resultante das legislações, principalmente as aprovadas a partir da década de 1980.

1. OS PRIMEIROS TRAÇADOS URBANOS DO RECIFE

1.1. A geografia dá a forma urbana da cidade

Não é somente o nome dado à cidade que se extrai da geografia do sítio onde hoje está assentado o Recife. A lingueta de terra que dá origem à cidade dialoga, além das abundantes águas — doce e salgada —, com o extraordinário bloco de pedra que reduz a força das águas salgadas do Atlântico.

Sobre essa lingueta de terra, paralela aos arrecifes, os holandeses caminharam em 1630, após desembarcarem no litoral do atual município do Paulista e enfrentarem, por cerca de um ano, a resistência dos moradores de Olinda, então capital da província de Pernambuco (1537–1827). No solo que atualmente corresponde à Rua do Bom Jesus, os homens representantes da Companhia das Índias Ocidentais se juntaram à população de pescadores ali residente e impulsionaram a urbanização da futura cidade do Recife.

Além do solo onde hoje se localiza o Bairro do Recife, era possível avistar-se uma porção de terra, margeada pela confluência dos rios Capibaribe e Beberibe, onde existiam umas poucas residências próximas a uns armazéns no entorno do Convento de Santo Antônio (1606). Tudo o mais estava desabitado. Tudo o mais era água, ora doce, ora salgada, onde aflorava um "[...] vasto mangue, coberto pela maré e no qual emergiam algumas ilhotas" (BÉRINGER; FOURNIÉ, 1942, p. 200), emoldurado por porções de vegetação a perder de vista. É nesse sítio de ilhotas úmidas, com abundante água doce e salgada e vegetação a perder de vista, que se cria o solo onde estão assentados os bairros de Santo Antônio e São José.

A fixação das tropas holandesas ocupa um solo de cerca de 80 m de largura, seguindo o mesmo traçado da vila dos pescadores e o mesmo padrão das construções existentes no entorno da Igreja do Corpo Santo, ocupando

[1] Considera-se a cidade de fundação do Recife os bairros do Recife, Santo Antônio e parte de São José e da Boa Vista que somam, na atualidade, uma superfície de aproximadamente 500 ha.

This chapter examines the forms of growth of Recife. These have, at times, been dictated by the exuberant geography of the site on which the city was founded[1]. At others, they have been determined by the successive generations that have inhabited the area, and, at others still, vitiated by abstract urban planning laws devoid of urban design, which have favored speculation and higher building density over the simple urban fabric that was the legacy of the expansion occurring between the 1930s and the 1980s. The information presented here not only tells the story of how Recife has been shaped as a city in its 500 years of existence, but also examines the association between the layout of the city's fabric and the kind of building encouraged by planning laws, especially those that have been introduced since the 1980s.

1. THE HISTORICAL URBAN DESIGN OF RECIFE

1.1. Geography shapes the city

The geography of the site on which Recife is located is not only responsible for its name. The tongue of land on which the city was originally built connects it to abundant salt and fresh waters and also to the extraordinary band of rock that tames the power of the mighty Atlantic Ocean.

It was on this tongue of land, lying parallel to the reefs, that the Dutch first walked in 1630. They had landed on the shores of what is now the municipality of Paulista and, for almost a year, fended off the resistance put up by the residents of Olinda, which was at that time the capital city of the Province of Pernambuco (1537–1827). On the site that currently corresponds to Rua do Bom Jesus, the men representing the Dutch West India Company joined forces with the fishing community that inhabited the region to start work on the urban development of the future city of Recife.

From the land on which today's neighborhood of Old Recife is located, a portion of mainland could be seen. It was bounded by the confluence of the rivers Capibaribe and Beberibe and contained only a few dwellings nestling around some storehouses belonging to the Convent of Santo Antônio (1606). The rest was totally uninhabited. It was a vast fresh- and saltwater wetland, in which there was an abundant "[...] vast mangrove, covered by the tide from which a few islets stood out" (BÉRINGER; FOURNIÉ, 1942, p. 200), rimmed by swathes of vegetation that stretched out as far as the eye could see. It was from the swampland surrounding these islets, with its abundant salt- and freshwater and vegetation stretching out as far as the eye could

[1] The original site of Recife is considered to have covered a surface area of around 500 ha making up the modern-day neighborhoods of Old Recife, Santo Antônio, part of São José and Boa Vista.

os terrenos vazios entre o mar e a água doce do encontro dos dois rios. A urbanização impulsionada pelos novos habitantes se desenvolve ao longo de um caminho de menos de 10 m de largura — que se alarga na Rua dos Judeus, atual Rua do Bom Jesus —, que atravessa toda a vila, aponta a direção da expansão urbana ao continente e toma a forma da geografia do sítio: um único caminho longitudinal, margeado por quadras geométricas, e alguns caminhos mais estreitos que delimitavam as quadras, ocupadas por construções no paramento do caminho cujos fundos ora se voltavam para a água doce, ora para a água salgada.

A geografia do bloco de pedra e da lingueta de terra a ele quase paralela enseja a forma do estreito caminho que se inicia em Olinda, suporta a urbanização holandesa a partir da incipiente ocupação de pescadores e dá forma à cidade de fundação do Recife. Para além dessa primeira formação, a geografia do sítio estrutura a cidade, que se expande pelo continente. Tanto a ilha do Convento de Santo Antônio como a porção de solo ocupada no continente, atual bairro da Boa Vista, são as "ilhotas" referidas por Béringer e Fournié (1942), que emergem da exuberante vegetação como se observava desde a lingueta. Todo o esquema urbano se estrutura, então, ao longo e no entorno do caminho de terra que percorrem os holandeses desde o desembarque no litoral de Pernambuco, em 1630.

1.2. A forma urbana do projeto de cidade no século XVII

Os limites para abrigar todas as funções e a moradia do governo holandês na Vila do Recife levaram à decisão e ao planejamento da primeira expansão urbana na área, já mapeada pelos engenheiros Bueren e Drewisch como adequada para a construção do centro de poder político.

A posição favorável do Governador Maurício de Nassau ao parecer dos engenheiros resulta na elaboração do primeiro plano urbanístico do Recife, de autoria do arquiteto Pieter Post (1639). O projeto de cidade do século XVII contempla tanto o ordenamento da ocupação da Vila do Recife como o planejamento da nova ocupação da principal ilhota que emergia daquele vasto mangue, coberto pela maré, ou antiga Ilha de Antônio Vaz.

No ordenamento da área portuária, Post mantém a ocupação existente e reforça o sistema de defesa, tanto em relação às possíveis ameaças vindas pelo mar e pelos rios como às portas do norte e da balsa.

Em vez da ocupação linear da Vila do Recife — quadras e edifícios voltados para um único caminho —, Post propõe para a nova ocupação um rigoroso zoneamento, sendo a primeira localizada na cabeceira norte da ilha, destinada para as funções administrativas ou institucionais; seguida da zona comercial; e, finalmente, mais ao sul, da zona residencial.

A ocupação da ilha do Convento de Santo Antônio foi fundamental para o padrão da ocupação que os bairros centrais do Recife têm nos dias atuais.

see, that the land on which the neighborhoods of Santo Antônio and São José was first reclaimed.

A garrison of Dutch troops occupied an area of around 80 m in width, following the same model as the fishing village and the same pattern as the buildings already in existence around the Church of the Holy Body of Christ, located on the empty land between the sea and the freshwater at the point where the two rivers meet. The urban development undertaken by the new inhabitants stretched along a track around 10 m in width, which became wider at the street known then as Rua dos Judeus, now called Rua do Bom Jesus and which ran the whole length of the settlement. This paved the way for urban expansion onto the mainland shaped by the geographical features of the site: a single straight track, flanked by geometrical blocks, and some narrower streets marking the boundaries of the blocks, occupied by buildings at the edge of the track that backed onto either the freshwaters of the river or the saltwater of the sea.

The geography of the band of rock and of the tongue of land that ran almost parallel to it determined the shape of the narrow track that started out in Olinda, provided the starting point for Dutch urban development outwards from the initial fishing settlement and gave shape to the original city of Recife. Beyond this initial formation, the structure of the city was determined by the geography of the site, as it expanded onto the mainland. Both the island of the Convent of Santo Antônio and the portion of the mainland occupied—the present-day neighborhood of Boa Vista—were the "islets" referred to by Béringer and Fournié (1942), which, viewed from the tongue of land, appeared to stand out above the abundance of surrounding vegetation. The whole urban structure, therefore, was created along the strip of land the Dutch moved along when they landed on the shores of Pernambuco in 1630.

1.2. The urban form of the city plan in the 17th century

As the town of Recife was too small to accommodate all the functions and housing requirements of the Dutch government, a decision was made to draw up a plan for the first phase of urban expansion of the area, already mapped out by the engineers Bueren and Drewisch, to make it suitable for the construction of a center of political power.

Governor Maurice of Nassau's approval of the engineers' report resulted in the production of Recife's first urban plan, drawn up by the architect Pieter Post (1639). This 17th century city plan covered both land use in the town of Recife and the planning of a new occupation of the main island that stood out from that vast mangrove covered by the sea—the island then called Antônio Vaz Island.

In his plan for the port district, Post retained the existing occupation and strengthened the system of defense, both in relation to possible

A zona institucional, onde foi construído o edifício-sede do governo holandês no Brasil, ainda mantém, nos dias atuais, a função proposta pelo arquiteto batavo, tendo destaque no lugar a sede do Governo Estadual de Pernambuco, ou Palácio do Governo.

A zona comercial — que compreende, na atualidade, o bairro de Santo Antônio — talvez tenha sido a mais imponente do traçado proposto, tendo como centro uma significativa praça geométrica quadrada, desenhado no "terreiro dos coqueiros", onde hoje se encontra a Praça da Independência, perfeitamente articulada com a porta da balsa pela primeira ponte construída no Recife (1644), atual Maurício de Nassau. No local, funcionava um grande mercado, que era chamado pelos holandeses de *Praça Grande, Praça do Comércio e Praça da Ribeira* e se harmonizava com um conjunto de quatro quadras, ora quadradas, ora retangulares, ainda hoje percebidas no entorno da praça existente e separadas pela Rua Primeiro de Março.

A área residencial — que hoje compreende o bairro de São José — ocupava a maior parte do solo da ilha, tendo, no centro da organização urbana, como proposta um outro vazio, em cujas proximidades no século XIX seria construído o Mercado de São José.

Ainda que a Vila do Recife tenha sido o local da primeira moradia e da permanência dos holandeses e das instalações portuárias, meio pelo qual as riquezas da terra colonizada escoavam para os mercados comerciais da companhia, a cidade planejada e parcialmente construída foi objeto de maior interesse dos portugueses ao término da colonização holandesa, em 1654. A área urbanizada na Vila do Recife e na ilha do Convento de Santo Antônio continha cerca de 25 ha, com uma população de cerca de 8 mil habitantes, residentes nos 290 sobrados distribuídos, principalmente, em quadras geométricas, no entorno do Mercado de São José e da Praça da República nos dias atuais.

Apesar do não conhecimento de um plano de urbanização pelos portugueses após 1654, percebe-se, entretanto, a intenção de destruição dos feitos deixados pelos holandeses no solo recém-conquistado e de sobrepor a construção religiosa aos principais edifícios da anterior ocupação, segundo as referências arquitetônicas e tipológicas do repertório barroco aplicadas às similares construções em Portugal.

Entretanto, há que se considerar dois princípios elementares na organização urbana levada a termo: a malha de vias conectava cada nova construção religiosa cristã, normalmente construída diante de pátios geométricos, ou largos alongados, ou praças onde se erguiam, na sequência, as construções civis de singela arquitetura.

As vias estreitas, nem sempre retilíneas, delimitam quadras trapezoidais de grande dimensão, características possíveis de serem observadas, predominantemente, no bairro de Santo Antônio e em parte do de São José. O Bairro do Recife — menos reconhecido como legado holandês que os

threats coming from the sea or from the rivers, and with respect to those coming through the gates to the north or by ferryboat.

Different from the linear occupation of the town of Recife—with blocks and buildings arranged around a single roadway—Post proposed strict zoning for the newly occupied land: one on the northern headland of the island, for administrative services and public institutions; a second commercial zone; and, finally, further south, a residential zone.

The occupation of the island of the Convent of Santo Antônio played a fundamental role in determining the pattern of occupation that the central neighborhoods of Recife exhibit to this day. The institutional zone, where the headquarters of the Dutch government in Brazil was set up, still today performs the function proposed by the Dutch architect, being the site of the headquarters of the government of the State of Pernambuco, the Governor's Palace.

The commercial zone—which currently covers the neighborhood of Santo Antônio—may have been the most imposing part of the proposed layout, with a large geometrical central square, called "coconut palm yard", which is now the site of Independence Square, perfectly connected to the ferry gate by the first bridge to be built in Recife (1644), now known as Maurício de Nassau Bridge. This was the location of the grand market, known by the Dutch as the *Grand Square, Commerce Square* or *Ribeira Square*, which fitted perfectly into the four-block ensemble. The blocks were either square or rectangular in shape and can still be seen today surrounding the existing square separated by Rua Primeiro de Março.

The residential area—that today covers the neighborhood of São José—occupied the greater part of the island. At its center, as proposed, was another empty space, near which the São José market would be constructed later in the 19th century.

Although the town of Recife had been the site of the first housing and permanent residences of the Dutch and of the port installations through which the wealth of the colonized land flowed out to the commercial markets of the company, the planned and partially constructed city was the object of further interest on the part of the Portuguese when the period of Dutch rule came to an end in 1654. The developed part of the town of Recife and of the island of the Convent of Santo Antônio covered around 25 hectares and had a population of around 8,000 inhabitants, residing in the 290 townhouses distributed, primarily, in geometric blocks, around the area where São José Market and Republic Square are located today.

Although the Portuguese after 1654 were not aware of any urban plan, it can nevertheless be seen that they were intent on destroying the achievements left by the Dutch on the recently conquered land and superimposing religious

FIGURA 1
As torres das construções religiosas erguidas na trama urbana portuguesa.
FONTE: Friedeich Hagedorn, 1885. Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 1
The spires of religious buildings erected in the Portuguese urban fabric.
SOURCE: Friedeich Hagedorn, 1885. Museum of the City of Recife.

bairros situados na antiga Ilha de Antônio Vaz — e o Bairro da Boa Vista são menos afetados pela ideia de substituição do padrão de urbanização holandês pelo urbanismo português. No caso do Bairro do Recife — com apenas a construção de dois edifícios religiosos: a Igreja de Nossa Senhora da Madre de Deus (1709) e a de Nossa Senhora do Pilar (1680), e a reforma da antiga Capela do Corpo Santo —, a primeira expansão urbana portuguesa foi a abertura da atual Rua de São Jorge até a pequena Igreja de Nossa Senhora do Pilar, no meio do caminho até Olinda.

No caso dos atuais bairros de Santo Antônio e São José, as construções sobre a trama urbana portuguesa são predominantemente térreas, porém podendo chegar a até cinco pavimentos ao redor das praças, dos pátios e dos largos, variando em número de pavimentos em um mesmo conjunto de edificações.

Até o início do século XX, esse âmbito representava a maior densidade urbana do Recife. A cidade experimenta no período um forte crescimento demográfico. Em 1910, contava com 113.106 habitantes; apenas três anos depois, salta para 218.255 habitantes; e, em 1923, passa a abrigar uma população de 313.150 pessoas. Como observado, em pouco mais de uma década se constata um crescimento populacional de 177%. Os dados de 1923 conferem que a distribuição da população moradora vai além dos bairros de fundação da cidade, mas também nos arrabaldes, onde pulsava a dinâmica rural dos engenhos e dos núcleos urbanos que os sustentavam. Assim mesmo, pouco mais de um terço da população, ou 106.164 pessoas, habitava as freguesias: do Bairro do Recife, de Santo Antônio, de São José e da Boa Vista, distribuída em 12.876 imóveis residenciais (LUBAMBO, 1991; FREYRE, 1979).

A concentração de 1/3 da população nos bairros de Santo Antônio, de São José, do Recife e em parte da Boa Vista pode ser observada no mapa de 1932, bem como a distribuição dispersa das moradias dos 2/3 restantes da população em vasto território da cidade, com maior concentração nos núcleos urbanos de Boa Viagem, Caxangá, Afogados, Areias, Beberibe. Duas organizações urbanas são percebidas então: a densa ocupação dos bairros

buildings on the structures put up by the previous occupants. These new places of worship followed the baroque architectural style and typologies that were being used in Portugal at the time.

However, we should also bear in mind the fundamental principles underlying the urban organization created at this time: the network of streets connecting each new Christian place of worship, normally fronted by a geometrical forecourt or large public space or square, where secular buildings in a simple architectural style were subsequently erected.

The narrow, not always rectilinear, streets mark out large trapezium-shaped blocks, as, still today, predominate in Santo Antônio and parts of São José. Old Recife—which is less recognizably part of the Dutch legacy than the neighborhoods situated on the island known as Antônio Vaz—and the Boa Vista neighborhood were affected less by the replacement of Dutch with Portuguese patterns of urban development. In the case of Recife—with the construction of only two places of worship: the Church of Our Lady the Mother of God (1709) and Our Lady of Pilar (1680), and the renovation of the old Chapel of the Holy Body of Christ—the first Portuguese urban expansion was the opening of what is now Rua de São Jorge up to the small Church of Our Lady of Pilar, halfway along the route to Olinda.

The buildings in the Portuguese urban fabric that still exists today in neighborhoods of Santo Antônio and São José are predominantly single-floor, although they may be as high as five floors around squares, courtyards and open spaces, with the number of floors varying from building to building within the same block.

Up to the early 20th century, this environment had the highest urban density in Recife. The city then went through a period of intensive demographic growth, with the population of 113,106 in 1910 jumping to 218,255 just three years later and rising to 313,150 in 1923. This amounts to population growth of 177% in little under a decade. The data for 1923 show that the distribution

FIGURA 2
Densidade populacional do Recife: concentração nos bairros de Santo Antônio, de São José, do Recife e em parte da Boa Vista e dispersão nos arredores da cidade.
1/3 da população habita os densos bairros do Recife, santo Antônio, São José e parte da Boa Vista.
2/3 da população habitam a dispersa urbanização dos arrabaldes do Recife.
FONTE: Domingos Ferreira (1932), Museu da Cidade do Recife.

FIGURE 2
Population density of Recife: concentration in the neighborhoods of Santo Antônio, São José, Old Recife, and part of Boa Vista and sparser distribution in the more outlying parts of the city.
1/3 of population live in densely populated neighborhoods of Sto Antônio and São José and part of Boa Vista.
2/3 of population live in sparsely developed outskirts
of Recife.
SOURCE: Domingos Ferreira, 1932 . Museum of the City of Recife.

de Santo Antônio, do Recife, de São José e de parte da Boa Vista — quadras fechadas, ruas estreitas e lotes de pequena dimensão — e a urbanização rarefeita a partir da Boa Vista — quadras e lotes de maiores dimensões e edificação solta no terreno.

Como constatado na planta de 1932, o início do século XX marca a dualidade importante da distribuição da população no solo do Recife. Enquanto 1/3 da população reside nas áreas de fundação da cidade, compartindo a residência no sobrado — edificado sobre a trama urbana compacta — com as atividades do comércio e serviços de importação e exportação, os 2/3 restantes se distribuíam dispersamente no vasto solo dos arrabaldes, onde a residência desempenhava papel importante na dinâmica rural: ora casa-grande, ora senzala, ora casa suburbana com plantio e criação de animais, sempre desfrutando das características já observadas no século XIX pelos viajantes Tollenare (1816) e Vauthier (1840–1846). Segundo Tollenare (1978), diferentemente da ocupação desenhada pelos holandeses no século XVII e pelos portugueses a partir de 1654, o branco da habitação suburbana recifense se destacava no verde exuberante que se sobrepunha ao edificado. As residências passavam a ser menos altas, mais distantes umas das outras, o que permitia a abertura de inúmeras janelas nas fachadas laterais, que garantiam a insolação e a ventilação, enquanto a fachada principal se distanciava da rua, delimitada pelas cercas de vegetação que definiam os limites dos terrenos. Os balcões e as varandas dão lugar a amplos terraços sustentados por pilares que, por vezes, rodeavam toda a construção (VAUTHIER, 1943).

of this population was not restricted to the oldest neighborhoods of the city but also covered outlying ones, where the economy was driven by the sugar mills and the small urban settlements that sustained them. Even so, slightly more than one third of the population—106,164 individuals—lived in the parishes of Old Recife, Santo Antônio, São José and Boa Vista, occupying a total of 12,876 residential dwellings (LUBAMBO, 1991; FREYRE, 1979).

The concentration of one third of the population in the neighborhoods of Santo Antônio, São José, Old Recife and part of Boa Vista can be seen in a map from 1932, which also shows the sparser distribution of the dwellings of the remaining two thirds of the population across a vast swathe of the city, with slightly higher concentrations in the outlying urban nuclei of Boa Viagem, Caxangá, Afogados, Areias, and Beberibe. Two different patterns of urban development thus coexisted at this time: dense occupation of the neighborhoods of Santo Antônio, Recife, São José and a part of Boa Vista, with closed blocks, narrow streets and small lots; and sparse urban development beyond Boa Vista, with larger blocks and lots and detached buildings on large plots of land.

As shown in the 1932 map, there were two distinct patterns of distribution of the population across the territory of Recife in the early 20th century. One third of the population lived in the oldest parts of the city, in a compact urban fabric of shared townhouses, employed in commerce or industries related to the exportation and importation of goods. The remaining two thirds were

É nesse contexto que, além das reformas urbanas que sobrepuseram novas formas à parte da trama urbana da área portuária e do atual bairro de Santo Antônio, tem início o debate sobre a expansão do Recife, de modo a ocupar as áreas até então predominantemente suburbanas e rurais. O debate sobre a expansão da cidade nega a cidade existente, impulsionado pelo rigor crítico do higienismo ao sobrado, e toma emprestado o padrão morfológico e arquitetônico da construção isolada no terreno, dominante nos arrabaldes.

1.3. A forma urbana dos projetos para partes da cidade

Como visto, a cidade construída em três séculos chega em 1923 com pouco mais de 300 mil habitantes, dos quais 34% ocupavam os sobrados distribuídos nos bairros do Recife, de Santo Antônio, de São José e em parte da Boa Vista. A cidade recifense vivia a enorme efervescência de um modelo de desenvolvimento que tinha o porto como porta de saída da produção de açúcar para os mercados internacionais. Como tal, era necessário ampliá-lo de modo a propiciar as condições de ancoragem das novas embarcações, no âmbito de um projeto nacional, que incluía, além da modernização do Porto do Recife, o do Porto do Rio de Janeiro, então capital do País, e o de Salvador.

A grandiosidade da remodelação da parte sul do atual Bairro do Recife gera um novo padrão urbanístico e arquitetônico que coloca em evidência as críticas às condições da trama urbana existente, então representada por quadras de grandes dimensões, lotes estreitos e construções de dois a três pavimentos, erguidas entre medianeiras e com iluminação e ventilação apenas por meio das aberturas localizadas nas fachadas frontal e posterior.

O projeto para a área, de autoria do engenheiro Alfredo Lisboa (1909), tinha como inspiração o repertório francês e como principais características do traçado o desenho de duas vias — de 12 e 15 m de largura — convergentes em um único ponto, onde estava localizada a praça do Marco Zero; vias transversais de menor largura, demarcando as quadras retangulares e/ou trapezoidais, ainda próximas quanto às formas daquelas configuradas na anterior urbanização. Ao longo das novas vias — atuais Rio Branco e Marquês de Olinda —, são construídos os edifícios ecléticos com até três pavimentos, em substituição aos sobrados outrora existentes.

A ideia de remodelar a cidade construída no recinto portuário estende o olhar dos urbanistas para a antiga Ilha de Antônio Vaz, na época recém-dotada de rede de abastecimento de água e de coleta e tratamento de esgotos. A intensa discussão sobre a nova configuração do bairro de Santo Antônio, a partir da dotação de um traçado viário capaz de suportar o tráfego gerado no bairro portuário, deu lugar ao projeto aprovado na Comissão do Plano da Cidade, em 1938, assinado pelo Prefeito Novaes Filho e pelo engenheiro Domingos Ferreira. O novo padrão urbanístico e arquitetônico antecipa na cidade a forma urbanística e arquitetônica próxima ao repertório do pensamento

sparsely distributed across the vast lands of the surrounding areas, in which residential buildings played an important role in the dynamics of the urban economy, be they mansion houses, slave quarters, or suburban homes with smallholdings for growing crops and raising livestock, enjoying the benefits observed in the 19th century by travelers such as Tollenare (1816) and Vauthier (1840–1846). According to Tollenare (1978), different from the Dutch pattern of occupation in the 17th century and that of the Portuguese after 1654, in the suburbs, gleaming white dwellings stood out clearly against the exuberant greenery in which they were set. Residences became lower-rise and spaced further apart, enabling numerous windows to be opened on the side façades, ensuring sunlight and ventilation, while the main façade was set back from the street, surrounded by hedges that marked the boundaries of the property. Balconies and verandahs were replaced by spacious terraces and porches held up by pillars, which, in some cases, surrounded the whole building (VAUTHIER, 1943).

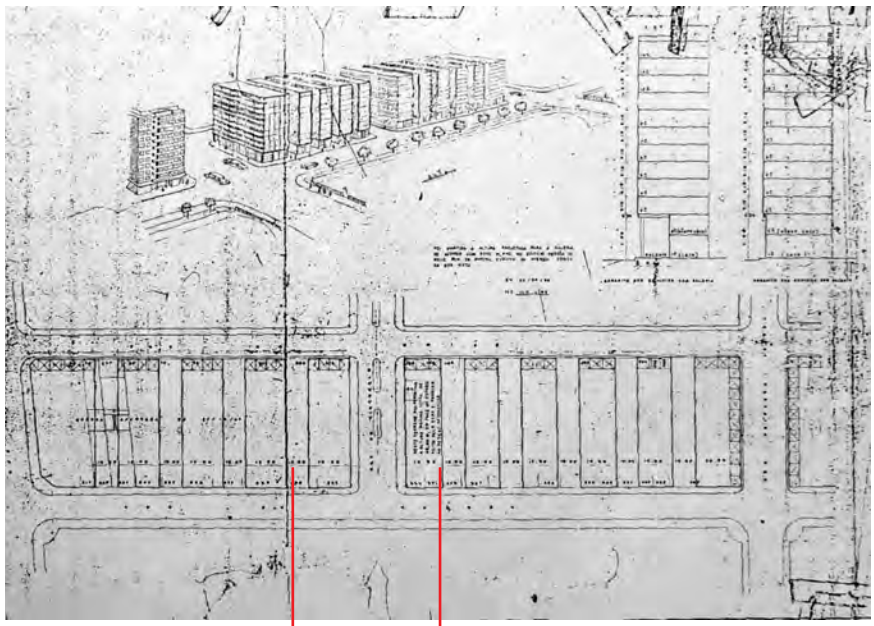
It was at this time that the urban reforms that superimposed new patterns on part of the urban fabric in the port district and what is today the neighborhood of Santo Antônio occurred. This sparked lively debate concerning the expansion of Recife to occupy areas that, until that time, had been predominantly suburban and rural. This debate surrounding the expansion of the city involved rejection of the existing city and stern criticism of the hygiene conditions of the old townhouses, advocating the morphological pattern and architectural style of the detached country houses that predominated in outlying districts.

1.3. The urban form of projects for parts of the city

As we have seen, by the year 1923, the city had a population of slightly over 300,000 inhabitants, 34% of whom lived in townhouses located in the neighborhoods of Recife, Santo Antônio, São José and part of Boa Vista. The city of Recife was going through an intensive period of development focused on the port as the exit point for sugar going to international markets. There was therefore a need to expand the harbor to provide anchorage for more ships. This formed part of a nationwide port modernization project covering Recife, Rio de Janeiro, which, at that time, was the capital of Brazil, and the city of Salvador.

The huge scale of the remodeling of the southern part of the existing Old Recife neighborhood generated a new pattern of architecture and urban development that led to criticism of the existing urban fabric, which, at that time, took the form of large blocks, narrow lots, and two- to three-floor terraced buildings lit and ventilated only through openings in the front and back façades.

The project for the area, designed by the engineer Alfredo Lisboa (1909), took inspiration from the French school, with its characteristic



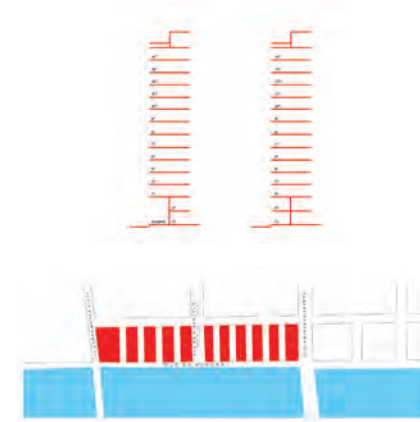


FIGURA 3
O urbanismo moderno configura a cidade remodelada.
FONTE: RECIFE, 1946.

FIGURE 3
Modern urban planning determines the configuration of the remodeled city.
SOURCE: RECIFE, 1946.

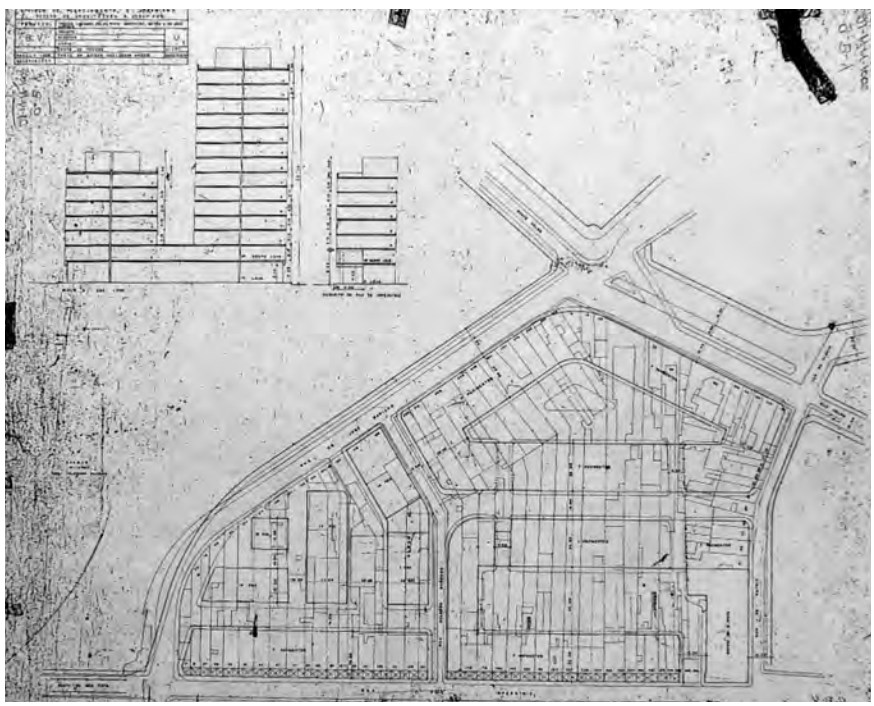


FIGURA 4
O urbanismo moderno configura a cidade remodelada.
FONTE: RECIFE, 1951.

FIGURE 4
Modern urban planning determines the configuration of the remodeled city.
SOURCE: RECIFE, 1951.

moderno, que pouco a pouco passa a ocupar lugar de destaque na configuração do Recife. O projeto do conjunto arquitetônico que dá fachada para a atual Avenida Guararapes — além do número de pavimentos, que chega a doze, sendo os últimos escalonados — traz a ideia de um pavimento térreo recuado do alinhamento da via, emoldurado pelos pilares da face da fachada, o que garante ampla calçada coberta.

Outras iniciativas projetuais também buscaram redesenhar a trama urbana de fundação do Recife. Dentre essas, destacam-se três importantes iniciativas: a elaboração dos planos de remodelação de quadras, a redefinição dos gabaritos mínimo e máximo para as construções de determinadas ruas e o reparcelamento do traçado urbano dos bairros de Santo Antônio e São José. Todas essas iniciativas nascem no âmbito da Comissão do Plano da Cidade, à luz das novas correntes do pensamento do urbanismo e da arquitetura moderna. Nesse contexto, o traçado da Avenida Guararapes e do seu entorno e a arquitetura que lhes dá fachada atuam como referência e têm como marco a participação do engenheiro Antônio Bezerra Baltar.

Os planos de quadra são inicialmente propostos para o bairro da Boa Vista, na década de 1940, e, em seguida, estendem-se aos demais bairros comerciais da cidade. Segundo a proposta da Subcomissão, em parceria com o Escritório Técnico, as construções das duas quadras compreendidas entre as ruas da Imperatriz, Princesa Isabel, da União e da Aurora deveriam ser em blocos isolados, com fachada de 6 m de largura, distantes entre si por áreas livres com igual largura mínima de 6 m. Essas construções contariam com galerias cobertas ao longo da Rua da Aurora, à semelhança das edificações cuja fachada dava para a Avenida Guararapes, com altura de 7 m (loja e sobreloja); enquanto os edifícios Duarte Coelho e Capibaribe, projetados para as esquinas da Avenida Conde da Boa Vista, separados dos demais por uma área livre, estariam isentos da necessidade de colocação de galerias.

Posteriormente, em 1951, foi aprovado o projeto elaborado pelo Escritório Técnico para o âmbito compreendido entre as ruas da Imperatriz, da Matriz, Velha e Dr. José Mariano, consolidando o bloco vertical — isolado ou não — como o repertório arquitetônico da moderna cidade do Recife.

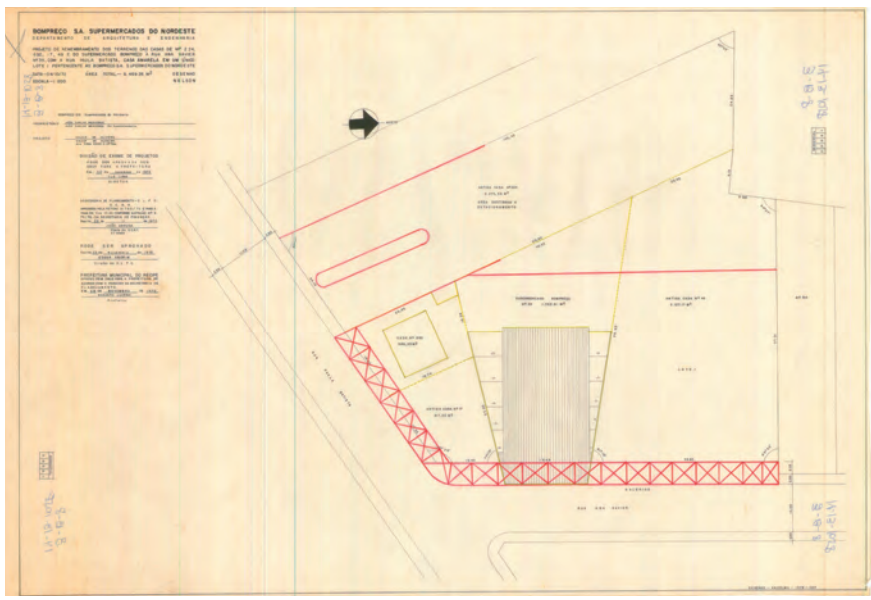
O padrão urbanístico e arquitetônico adotado nas construções da Avenida Guararapes e nos projetos de quadra para a Boa Vista se torna modelo formal para os projetos elaborados pelo Escritório Técnico da Prefeitura do Recife para os principais centros secundários da cidade, como pode ser observado na Encruzilhada, em Afogados e em Casa Amarela: o bloco fechado de média verticalidade, construído no paramento da via, tendo o pavimento térreo recuado pelo alargamento da calçada coberta pelo piso do primeiro pavimento, sustentado por colunas, como se observa na anotação do plano de quadra na planta de aprovação do remembramento de terrenos para a construção de um supermercado na esquina das ruas Paula Batista e Ana Xavier, em Casa Amarela, em 1972.

street layout involving two-way streets—with widths of 12 and 15 m—converging on a single point, in this case Marco Zero Square; narrower side streets marking the edges of rectangular or trapezium-shaped blocks, still closely resembling the shapes used during the previous phase of urban development. Eclectic buildings of up to three floors were constructed to replace the old townhouses along the nine roads that are now Rua Rio Branco and Rua Marquês de Olinda.

In an era in which water supply and sewage collection and treatment networks had recently been adopted, the idea of remodeling the city around the port complex led urban planners to look to the island once known as Antônio Vaz. Lively discussion of the new configuration of the neighborhood of Santo Antônio, based on provision of a road layout capable of supporting the traffic generated by the port neighborhood, gave way to the project approved by the City Planning Commission in 1938, signed by Mayor Novaes Filho and the engineer Domingos Ferreira. The new framework for architecture and urban planning envisaged a system for the city designed along modernist lines, such as would gradually come to prevail. The architectural ensemble project that would not only shape the façades of Guararapes Avenue, but also determine the number of floors—up to twelve, the uppermost ones tiered—involved a ground floor set back in relation to the road, framed with pillars on the side of the façade, to ensure ample sidewalk space.

Other projects also sought to redesign the urban fabric of the old Recife. These included three important initiatives: the development of plans for remodeling blocks, the establishment of new minimum and maximum setbacks for buildings on certain roads and the re-allotment of the urban fabric in the neighborhoods of Santo Antônio e São José. All of these initiatives arose out of the City Planning Commission and were informed by the latest schools of thought in the fields of urban planning and modern architecture. The design of Guararapes Avenue and its surroundings and the architecture that shaped its appearance, involving the participation of the architect Antônio Bezerra Baltar, thus provided a new landmark for the city.

The block plans were initially proposed for Boa Vista, in the 1940s, and were subsequently extended to other commercial districts in the city. According to the proposal of the Subcommittee, put together in partnership with the Technical Office, the buildings on the two blocks bordered by Rua Imperatriz, Rua Princesa Isabel, Rua da União and Rua da Aurora were supposed to be detached, with façades six meters in width, with free space between them also of a minimal width of six meters. The buildings along Rua da Aurora were originally intended to have covered galleries, like those of the façade of the buildings facing Guararapes Avenue, seven meters in height (ground floor store and the floor



Representação gráfica da calçada coberta pelo piso do 1º pavimento do edifício.
Graphic representation of sidewalk covered by first floor of building.

FIGURA 5
O urbanismo moderno configura os centros secundários.
FONTE: LAB*paisagens*, 2011/2018.

FIGURE 5
Modern urban planning determines the configuration of secondary centers.
SOURCE: LAB*paisagens, 2011/2018.*

Afogados

Afogados

Encruzilhada

Encruzilhada

Encruzilhada

Casa Amarela

FIGURA 6
O urbanismo moderno configura a cidade remodelada: Encruzilhada, Casa Amarela e Afogados.
FONTE: FACTA; DIAGONAL, 2018; Google, 2013.

FIGURE 6
Modern urban planning determines the configuration of the remodeled city: Encruzilhada, Casa Amarela and Afogados.
SOURCE: FACTA; DIAGONAL, 2018; Google, 2013.

Ademais dos projetos de remodelação das quadras, constata-se entre as iniciativas aquela ditada pela normativa de 1946, que tinha o intuito de regular os gabaritos mínimo e máximo das novas construções que deveriam ocupar o lugar das existentes em algumas ruas do centro urbano[2], como se observa no quadro da página seguinte, numa clara demonstração das prioridades de adensamento por meio da substituição da cidade existente. A intenção da normativa elimina a presença da construção térrea e de dois pavimentos, ao tempo que define gabarito mínimo de três pavimentos e máximo de doze pavimentos para algumas vias.

A Rua do Imperador e a Avenida Martins de Barros, por exemplo, foram pouco impactadas pela reforma urbana e tiveram um incremento na altura das construções, variando entre seis e doze pavimentos, mínimo e máximo, respectivamente. A normativa de 1946 consolida, por meio do gabarito, não somente a importância da Praça da Independência (oito pavimentos no mínimo), mas aponta três novos eixos urbanos resultantes da reforma urbana de Santo Antônio: aquele formado pela Avenida Dez de Novembro (atual Avenida Guararapes) e pela Avenida Conde da Boa Vista; um segundo, formado pela Avenida Dantas Barreto, passando pela Praça da Independência; e, finalmente, aquele que conectava a Avenida Dantas Barreto e a Rua Martins de Barros, atual Rua Siqueira Campos. Em decorrência, como eixos principais que passam a marcar a nova estrutura de conexão do espaço central, eles exigiam uma verticalidade suficiente para rentabilizar o potencial construtivo do solo disponível e atrair as novas tipologias urbanas. As obras de redesenho da Praça da Independência somente começaram no início de 1945, dependentes da abertura do primeiro trecho da Avenida Dantas Barreto, que somente foi iniciada em 1946.

Nenhuma iniciativa, entretanto, redesenhou tanto o solo do centro do Recife como a normativa aprovada em 1953, elaborada no âmbito do Escritório Técnico da Prefeitura do Recife, com a participação do arquiteto Acácio Gil Borsoi, símbolo da dimensão do comprometimento do pensamento moderno entre os técnicos da administração pública municipal. A remodelação sem projeto da cidade existente ocorreria por meio do redesenho da sua trama urbana. Esta se renova por novos traçados, cujas quadras diminuem de tamanho cedendo superfície ao espaço viário, que adquire maiores proporções, enquanto os lotes diminuem em quantidade e aumentam consideravelmente de superfície, permitindo a construção em altura na estrutura fundiária remodelada. É a alteração do traçado urbano dos 300 anos de urbanização da cidade.

[2] A normativa de 1946 resulta da proposta apresentada à Comissão do Plano da Cidade pela Subcomissão formada pelos engenheiros Antônio Bezerra Baltar, Pedro Caminha e Abdias de Carvalho, que deu lugar ao Decreto nº 27, de 15 de julho de 1946.

above); while the Duarte Coelho and Capibaribe buildings, designed for the corners of Conde da Boa Vista Avenue, separated from the others by empty space, would be exempt from the need to include galleries.

Later, in 1951, a project drawn up by the Technical Office was approved for the area bounded by Rua da Imperatriz, Rua da Matriz, Rua Velha and Rua Dr. José Mariano, consolidating the status of the vertical block—detached or not—as the architectural standard for the modern city of Recife.

The urban planning and architectural standards adopted in the construction of Guararapes Avenue and in the block projects for Boa Vista became the formal model for projects drawn up by the Technical Office of the Recife City Hall for the secondary centers of the city, in Encruzilhada, Afogados and Casa Amarela. This involved a medium-rise closed block, with a ground floor set back from the road by a widened sidewalk covered by the first floor of the building, held up by columns, as seen in the notes accompanying the block plan presented in order to obtain approval for the parceling up of land for the construction of a supermarket on the corner of Rua Paula Batista and Rua Ana Xavier, in Casa Amarela, in 1972.

Beyond projects for remodeling blocks there was also the initiative dictated by the law of 1946, whose aim was to establish minimum and maximum setbacks for new buildings, which were going to take the place of existing ones on some streets in the center of the city[2], as can be seen in the following table, which clearly demonstrates the priority given to increasing density by replacing the existing urban fabric. The aim of this regulation was to eliminate single-floor and two-floor buildings, while establishing a minimum standard of three and a maximum of twelve stories along some thoroughfares.

Rua do Imperador and Martins de Barros Avenue, for example felt little impact from the urban reform and saw an increase in the height of buildings, of between six to twelve floors, minimum and maximum, respectively. The 1946 legislation not only used the height standard to enhance the status of Independence Square (eight floors minimum), but also established three new urban axes as a result of the urban reform of Santo Antônio: one formed by Dez de Novembro Avenue (now Guararapes) and Conde da Boa Vista Avenue; a second, formed by Dantas Barreto Avenue, passing through Independence Square; and, finally, the one connecting Dantas Barreto Avenue and Rua Martins de Barros, now Rua Siqueira Campos. As these were now main

[2] The 1946 regulation was the result of a proposal presented to the City Planning Commission by the Subcommittee made up of the engineers Antônio Bezerra Baltar, Pedro Caminha and Abdias de Carvalho, which gave rise to Decree nº 27 of 15 July 1946.

Gabarito Mínimo *Minimum height*	
3 pavimentos	Rua Duque de Caxias Rua Larga do Rosário Rua Diario de Pernambuco Rua do Hospício
4 pavimentos	Rua da Palma Rua da Imperatriz
5 pavimentos	Rua Nova Rua 1º de Março Praça Maciel Pinheiro
6 pavimentos	Rua do Imperador Rua Martins de Barros Rua Conde da Boa Vista
8 pavimentos	Rua da Aurora Praça Joaquim Nabuco Avenida Dantas Barreto Praça da Independência Avenida 10 de Novembro (atual Guararapes) Avenida que liga a Dantas Barreto a Martins e Barros (atual Siqueira Campos)

Gabarito Máximo *Maximum height*	
6 pavimentos	Rua da Imperatriz Rua Duque de Caxias Rua Larga do Rosário Rua Diario de Pernambuco Rua do Hospício
7 pavimentos	Rua Nova Rua 1º de Março
8 pavimentos	Praça Maciel Pinheiro Rua da Palma
12 pavimentos	Rua do Imperador Rua Martins de Barros

No restante da zona comercial dos bairros de Santo Antônio e da Boa Vista, o gabarito mínimo era de 3 pavimentos, enquanto o máximo teria a altura equivalente a 1 ½ da largura da rua e poderia ser ultrapassado quando os pavimentos estivessem escalonados em relação à fachada da via principal.

In the remainder of the commercial zone of the neighborhoods of Santo Antônio and Boa Vista, the minimum height was three floors, while the maximum was a height equivalent to 1 ½ times the width of the street, it being possible to exceed this in cases where the floors were set back in relation to the façade facing the main thoroughfare.

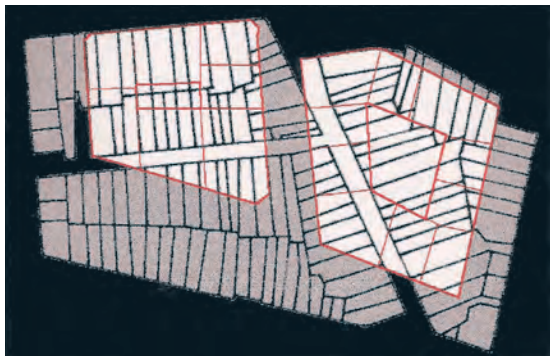


FIGURA 7
O urbanismo moderno cria o solo para a arquitetura moderna na trama urbana da cidade existente.
FONTE: REYNALDO, 2017; MOURA, 2015.

FIGURE 7
Modern urban planning lays the groundwork for modern architecture in the urban fabric of the existing city.
SOURCE: REYNALDO, 2017; MOURA, 2015.

FIGURA 8
Edifícios Acaiaca e Mirage (Boa Viagem) e Rotterdam (Espinheiro) na configuração urbana da segunda metade do século XX.
FONTE: Google, 2013.

FIGURE 8
Acaiaca and Mirage Buildings (Boa Viagem) and Rotterdam (Espinheiro) typifying the urban configuration of the second half of the 20th century.
SOURCE: Google, 2013.

Além do edifício vertical compacto nos bairros de fundação do Recife, a legislação de 1953 segue a mesma lógica da configuração da residência isolada dos arrabaldes, desta feita com construções com maior número de pavimentos que os dois até então predominantes, ao propor os mecanismos capazes de construir o edifício isolado de grande altura, com ar e luz em suas dependências internas. Para tal, propõe as fórmulas de recuos ou afastamentos progressivos — aumentados proporcionalmente ao número de pavimentos previstos.

A ordenança de 1953 alterou os perímetros Urbano e Suburbano quando alçou toda a frente de água sul, delimitada pelas atuais avenidas Boa Viagem e Conselheiro Aguiar, à categoria de Setor Urbano. Esse âmbito, junto com Santo Antônio e algumas áreas contíguas à Boa Vista, iniciou um processo de adensamento devido ao incremento da altura das construções, o que resultou na tônica da urbanização dos anos 1950 e 1960. A legislação de 1953 impulsiona a primeira geração de edifícios de maior altura em Boa Viagem e o processo de verticalização dos bairros do Espinheiro, dos Aflitos e das Graças com base em três características do repertório arquitetônico moderno: verticalidade média de quinze pavimentos; *pilotis* livre de ocupação, apenas com *hall* de acesso; e estacionamento de veículos, quando necessário, no subsolo ou no pilotis.

axes marking the new structural connections between central spaces, they required sufficiently high buildings to capitalize on the potential for development of the available land and attract new urban typologies. The redesign of Independence Square only began in early 1945 and depended on the opening of the first stretch of Dantas Barreto Avenue, work on which would not begin until 1946.

No initiative, however, had such an impact in terms of redesign of the urban fabric in the center of Recife as the regulation approved in 1953, drawn up by Recife City Hall's Technical Office, with the participation of the architect Acácio Gil Borsoi, thereby attesting to the scale of commitment to modern thinking among technical staff in the public administration of the municipality. The unplanned remodeling of the existing city would occur by way of redesign of its urban fabric. This was achieved by creating a new layout, whose blocks were reduced in size, giving up surface area to the roadway, which became larger, while lots became fewer and increased considerably in surface area, enabling high-rise construction on the remodeled plot. This produced a substantial alteration to an urban layout that had remained unchanged throughout 300 years of urban development of the city.

Podem-se considerar a delimitação do centro urbano e a contribuição para a convivência entre distintos tipos edificados como as repercussões mais relevantes das primeiras normativas urbanísticas do Recife. Mesmo com as alterações sofridas ao longo do século XX, os bairros do Recife, de Santo Antônio, de São José e parte da Boa Vista são confirmados como área central por todas as legislações urbanísticas elaboradas. Apesar de o sobrado ceder seu protagonismo à residência isolada, ainda se qualificava como tipologia do centro antigo. O tratamento tipológico nos instrumentos normativos regulamenta a convivência ou a presença dos dois tipos de edificação da cidade: as construções entre medianeiras e sobre o limite do terreno configuravam a trama antiga ao tempo que as áreas de expansão urbana seriam configuradas pela construção isolada no terreno. O sobrado se convertia em tipologia especial no momento que a construção isolada no terreno passa a representar a tipologia defendida para a ocupação urbana do Recife, a partir de 1919.

Há, entretanto, uma outra cidade construída sem projeto merecedora de particular atenção. As construções de taipa e outros materiais que não a alvenaria de tijolo são identificadas ainda no século XIX em várias localidades do Recife. A intensidade com a qual se propagam resulta da necessidade de moradia dos cidadãos escravizados atirados à sua própria sorte após o ato de libertação e a negação de quaisquer direitos que garantissem a sua sobrevivência. Por vezes isoladas, mas paulatinamente configuram uma organização urbana sem quadras ou lotes e exíguos espaços livres que garantem a circulação, quase sempre ainda diminuídos por uma nova construção ou pela ampliação da já existente.

O Censo de 1923 (FREYRE, 1979) constata, entre outros dados, que, das 45.166 construções existentes na cidade e distribuídas nas freguesias: do Bairro do Recife, de Santo Antônio, de São José, de Afogados, da Boa Vista, das Graças, do Poço e da Várzea, 29.645 tinham as suas paredes de barro, zinco, tábuas, palha ou pau a pique; enquanto 22.485 construções do total estavam cobertas com folhas de zinco, palha ou capim. Os dados revelam, portanto, que 65,6% das construções que abrigavam os pouco mais de 300 mil habitantes do Recife na segunda década do século XX tinham as paredes de material precário e que cerca de 50% do mesmo total de construções apresentavam precariedade quanto ao material utilizado na coberta.

Passados 100 anos, os números sugerem as mesmas condições de urbanização do solo ocupado por mais de 50% da população do Recife, segundo dados do Censo de 2010. Exíguas porções de solo, comprimidas entre a planície e as águas ou localizadas nas encostas, têm o chão cingido por construções de diversos padrões construtivos que buscam a organização de testada de uma via, por sua vez de reduzida largura. As urbanizações precárias de maior superfície se concentram nas encostas norte (Casa Amarela foi considerada a sexta maior favela do Brasil pelo Censo de 2010) e sudoeste do

Apart from the compact vertical buildings in the neighborhoods of the old city of Recife, the 1953 legislation adopted the same urban design pattern of detached residences as found in outlying areas. In this case, however, it involved constructions with a larger number of floors than the two that had been the norm until then, proposing planning mechanisms that would make it possible to construct high-rise detached buildings, with air and light provided within the plot. To achieve this, formulas were introduced for calculating setbacks—with setbacks increasing in proportion to the number of floors.

The ordinance of 1953 altered the perimeters of the Urban and Suburban Zones when it elevated the whole of the southern waterfront, bordered by what are now Boa Viagem and Conselheiro Aguiar avenues, to the category of Urban Sector. This area, along with Santo Antônio and some areas adjoining Boa Vista, began to undergo a process of dense urban development owing to the increase in the height of buildings and this would set the tone for urban development throughout the 1950s and 1960s. The legislation of 1953 created the first generation of higher-rise buildings in Boa Viagem and initiated the process of high-rise development in the neighborhoods of Espinheiro, Aflitos and Graças. This was based on three characteristics of the modern school of architecture: an average height of fifteen floors; *pilotis* free of occupation, with only an entrance hallway; and parking for vehicles, when necessary, underground or under *pilotis*.

The boundaries of the city center and the way that this has led to the co-existence of various distinct types of building was probably one of the most significant consequences of Recife's first urban planning laws. Even after the substantial changes they had undergone in the course of the 20th century, the neighborhoods of Recife, Santo Antônio, São José and part of Boa Vista were still considered to be the central area by all urban planning laws drawn up at this time. Although the terraced townhouse had ceded its place as the most prominent building type to detached residences, it was still the main housing type in the old city center. Planning tools of the time allowed for the co-existence of two types of building in the city: the old network still consisted of terraced buildings, while the areas of urban expansion were characterized by detached buildings. The terraced townhouse was becoming a special kind of typology, while detached houses were the kind of building typology recommended for urban development of Recife after 1919.

There was, however, another unplanned city that merits special attention. Buildings made of wattle and daub or other materials other than stonework or brick have been identified since the 19th century in various parts of Recife. The intensity with which these spread resulted in the need for housing for formerly enslaved individuals left to their own devices after the act of liberation, in combination with the denial of any kind of rights

FIGURA 9
A cidade construída sem projeto: Coque.
FONTE: Fiocruz, 2014.

FIGURE 9
The unplanned city: Coque.
SOURCE: Fiocruz, 2014.

Recife. A ausência de infraestrutura e do planejamento público se faz notável, apesar da classificação de várias dessas urbanizações em Zonas Especiais de Interesse Social, a partir do início dos anos 1980 (RECIFE, 1983)[3]. Os necessários instrumentos de melhoria tardam a chegar ou chegam de forma insuficiente, e os construtores da cidade popular utilizam quase sempre o saber construtivo que detêm para tornar o material muitas vezes descartável em septos de suas moradias.

Como observado, as iniciativas urbanísticas levadas a cabo na cidade do Recife na primeira metade do século XX visam a criação de novas formas urbanas, preferencialmente por meio da substituição das formas herdadas nas dinâmicas urbanas anteriores em partes da cidade, mesmo quando se propunham extensivas, como no caso da normativa de 1953, incidente tanto para as áreas comerciais centrais como os centros secundários. Pensar o ordenamento de toda a cidade à semelhança do plano de 1639 na época apenas tem exceção a proposta do engenheiro João Florêncio de Ulhôa Cintra (1943), *Sugestões para orientação do estudo de um plano geral de remodelação e expansão do Recife*. Como o próprio nome diz, as propostas nele contidas incidem tanto no avanço da remodelação de partes da cidade existente como nas linhas diretivas da expansão da cidade, com foco no fortalecimento do modelo radial e na circulação de veículos, visto que, no entender de Ulhôa Cintra, fazia-se necessário apenas o esquema do sistema viário da cidade, "[...] abrangendo a remodelação que for indispensável do núcleo urbano existente e sua expansão" (p. 263).

A decisão de implementação desse plano serviu de base para o detalhamento do sistema viário principal do Recife, por meio da definição das principais radiais e das quatro perimetrais, conforme proposto no primeiro plano de circulação do Recife, de autoria do engenheiro Edgar D'Amorim, em 1952.

[3] Segundo o Plano Diretor do Recife, 68 urbanizações são classificadas como Zeis 1; e 8, como Zeis 2, num total de 76 (RECIFE, 2021).

to ensure their survival. Sometimes segregated, these dwellings were gradually incorporated into the urban fabric by a form of urban organization that involved no blocks or lots and very small open spaces for circulation. These open spaces were, furthermore, constantly being further reduced in size by new constructions or extensions to existing buildings.

The 1923 census (FREYRE, 1979) reported that, of the 45,166 buildings in the city and in the districts of Old Recife, Santo Antônio, São José, Afogados, Boa Vista, Graças, Poço and Várzea, 29,645 had walls made of mud, corrugated iron, planks of wood, straw, or wattle and daub; while 22,485 of the total had roofs made of corrugated iron, brushwood or thatch. The data therefore show that 65.6% of the buildings that accommodated slightly more than 300,000 inhabitants in Recife in the second decade of the 20th century had walls made of some kind of substandard material and around 50% had roofs made of a similar kind of material.

According to data from the 2010 census, conditions are no different for around 50% of the population of Recife, one hundred years later. Tiny portions of land, squashed between the floodplain and the waters or located on hillsides, are filled with constructions of various types that take up the whole façade of the street, which is in turn of limited width. This kind of precarious urban development of most of the available land tends to be concentrated on the hillsides of the northern part of the city (Casa Amarela being considered the sixth largest favela in Brazil according to the 2010 census) and in the southwest. There is a notable lack of infrastructure and public planning, despite many of these urban settlements having been classified as Special Social Interest Zones since the early 1980s (RECIFE, 1983)[3]. The necessary tools for making improvements have

[3] According to the Recife Master Plan, 68 urban developments are classified as Zeis 1; and eight as Zeis 2, giving an overall total of 76 (RECIFE, 2021).

FIGURA 10
Expansão urbana e remodelação dos bairros do Recife, Santo Antônio e São José no plano de Ulhôa Cintra.
FONTE: RECIFE, 1943

FIGURE 10
Urban expansion and remodeling of Santo Antônio, Recife and São José in Ulhôa Cintra's plan.
SOURCE: RECIFE, 1943.

2. A FORMA DA EXPANSÃO URBANA

Entender o processo de expansão urbana do Recife e a forma dele resultante implica entender os diversos movimentos em curso e, dentre eles, o pensamento higienista predominante nos debates da época sobre a cidade. É no contexto entre a remodelação do Bairro do Recife e do de Santo Antônio que se elabora a primeira legislação urbanística da cidade. O Regulamento de Construção, de 1919, contemplava as ideias sustentadas pelo engenheiro Saturnino de Brito, ativo defensor da reconstrução das cidades segundo princípios da higiene e que ocupara papel de destaque no projeto e nas obras de remodelação do Porto do Recife[4]. As ideias defendidas pelos apoiadores da boa higiene da arquitetura criaram pautas importantes que se refletiram na elaboração da normativa que passou a regulamentar a cidade segundo os princípios de Saturnino de Brito, colocados em prática no Recife (RECIFE, 1919).

> O primeiro aspecto a destacar nas disposições para a construção e a reconstrução no município do Recife (Lei nº 1.051, de 11 de setembro de 1919) foi a definição de perímetros diferenciados de ocupação do solo, ou a delimitação do território exclusivo do sobrado e o território da residência isolada no terreno.
>
> *(REYNALDO, 2017, p. 137).*

[4] O engenheiro Fernando Saturnino Rodrigues de Brito (1864–1929) ocupava a chefia da Comissão de Saneamento do Recife a partir de 1910, quando se incorpora ao projeto de reforma do bairro portuário. O início das obras de execução da rede de esgoto data de março de 1910 e o término, parcial, de dezembro de 1915. Em 1917, estava instalada a rede geral, e durante os anos de 1920 foram executadas as conexões domiciliares à rede pública.

been slow to appear or have proved to be insufficient. Meanwhile, those who build houses in the low-income parts of the city invariably draw on their own knowledge of the construction industry to turn what is often waste material into walls and roofs for their homes.

As we have seen, the urban planning initiatives undertaken in the city of Recife in the first half of the 20th century aimed to create new urban forms, preferably by replacing the forms inherited from the previous urban dynamic in some parts of the city. This occurred even in cases where the proposal, as was the case with the 1953 legislation, was for extensive changes affecting both the central business district and secondary centers. The idea of considering the city as a whole as outlined in the 1639 plan would not be taken up again until the proposal put forward by the engineer João Florêncio de Ulhôa Cintra in 1943, entitled *Suggestions on orientation for studies of a general plan for remodeling and expansion of Recife*. As the title suggests, the proposals contained in this proposal pertain not only to continued remodeling parts of the existing parts of the city but also to the main lines of expansion, with a special emphasis on strengthening the radial model and the circulation of vehicles. In Ulhôa Cintra's view, the plan only need cover the city's road system, since this "...covers all the remodeling that is indispensable for the existing urban nucleus and its expansion" (p. 263).

The decision to implement this plan served as the basis for a detailed outline of the main road system of Recife, establishing the main radial and the four perimeter routes, as proposed in Recife's first circulation plan, drawn up by the engineer Edgar D'Amorim, in 1952.

O perímetro *Principal* restringia-se aos bairros do Recife, de Santo Antônio e a parte da Boa Vista.
The Main Zone covered only the neighborhoods of Old Recife, Santo Antônio and part of Boa Vista.

O perímetro *Urbano* compreendia as áreas imediatamente contíguas à Boa Vista e a São José e abarcava parte do solo saneado no projeto de Saturnino de Brito.
The Urban Zone covered the areas immediately adjacent to Boa Vista and São José and encompassed some of the land included in Saturnino de Brito's sanitation project.

O perímetro *Suburbano* compreendia a área ao norte do projeto de saneamento, as urbanizações periféricas do século XIX ao longo do Rio Capibaribe até o núcleo da Caxangá e parte do solo rural com um maior potencial para a urbanização.
The Suburban Zone covered the area to the north of the sanitation project, the peripheral urban development of the 19th century along the river Capibaribe up to the Caxangá nucleus and the part of the rural area with the greatest potential for urban development.

O perímetro *Rural* correspondia ao território restante, predominantemente agrícola.
The Rural Zone corresponded to the remaining predominantly agricultural land.

FIGURA 11
Zoneamento proposto pela legislação urbanística de 1919.
FONTE: RECIFE, 1919

FIGURE 11
Zoning proposed in 1919 urban planning legislation.
SOURCE: RECIFE, 1919

A classificação do solo proposta toma como ponto de partida o modelo radioconcêntrico implantado no cais do bairro portuário, onde se encontram as duas vias mais importantes do traçado do projeto do engenheiro Alfredo Lisboa (1909), atuais Marquês de Olinda e Rio Branco. Os quatro setores propostos — Principal, Urbano, Suburbano e Rural — regulamentavam a distribuição da densidade construtiva do solo da cidade — sendo máxima no centro e mínima na periferia — e, principalmente, excluíam o sobrado da possibilidade de se repetir como tipologia da expansão urbana prevista para os perímetros Urbano, Suburbano e Rural.

As expansões urbana e suburbana propostas estendiam-se ao longo do Rio Capibaribe e apostavam na Avenida Caxangá e na Estrada do Arraial como as radiais mais potentes do crescimento periférico, a partir dos bairros de Santo Antônio, do Recife e de parte do da Boa Vista. O componente higienista, por sua vez, está fortemente contemplado na normativa que passa a defender a construção isolada no terreno — com recuos frontal, laterais e de fundo, ou posterior — como tipologia residencial das áreas urbana, suburbana e rural. Os higienistas, liderados por Saturnino de Brito, introduzem uma ideia nova de cidade, tanto para o solo já configurado como para aquele expectante de configuração. "Os requisitos de ventilação e iluminação se traduziram em uma série de regras que garantiam áreas livres no entorno

2. THE FORM OF URBAN EXPANSION

Understanding the process of urban expansion of Recife and the urban form this has produced involves understanding the various movements underway and, in particular, the hygienist form of thinking that was predominant in debates about the city at the time. It was during the period between the remodeling of Old Recife and that of Santo Antônio that the city's first urban planning legislation came into being. The 1919 building code included the ideas raised by the engineer Saturnino de Brito, who was an active proponent of the reconstruction of cities according to hygienist principles that would play such an important role in the project and in work on remodeling of the Port of Recife[4]. The ideas defended by the supporters of good hygiene in architecture created an important agenda and this influenced the legislation that came into force in the city in the manner proposed by Saturnino de

[4] The engineer Fernando Saturnino Rodrigues de Brito (1864–1929) became head of the Recife Sanitation Commission in 1910, when it became part of the project for reform of the port district. Work began on the sewage network in March 1910 and was partially completed in December 1915. In 1917, the general network was installed, and, during the 1920s, households were connected to the public network.

do edifício, o que permitiria a abertura de inúmeras janelas" (REYNALDO, 2017, p. 139), limitando, assim, o sobrado erguido entre medianeiras como categoria tipológica das atividades terciárias e tipologia exclusiva do primeiro perímetro, ou Principal, e estabelecendo a construção isolada como modelo da nova residência passível de ser edificada nos demais perímetros Urbano, Suburbano e Rural.

Essas regras repercutiram profundamente na negação da cidade existente como local de residência do século XX, condenaram a tipologia construída em 300 anos da dinâmica urbana da cidade a não se repetir no processo de expansão urbana e retiraram dela a adequação como habitação, ao tempo que se adotaram as condições da residência outrora existente nos arrabaldes e na área rural como tipologia do novo solo urbano. Pouco a pouco, a configuração da cidade em expansão toma essa característica formal e se distancia dos padrões formais da compacta cidade de fundação.

No bojo dos debates sobre os inúmeros projetos de remodelação elaborados, ocorre a gestação do projeto de expansão urbana do Recife embasado pelo pensamento higienista, que resulta na aprovação em 1932[5], do decreto que estabelece as providências para a edificação em terrenos já dotados de arruamento, como nos arrabaldes, excetuando-se aqueles relativos aos engenhos e aos ocupados por atividades rurais. Com enorme preocupação pela proteção das áreas de bosque, vegetadas e reconhecidas como pitorescas, a normativa determina que as quadras dos loteamentos de terrenos localizados nas zonas Central — Principal, na legislação de 1919 — e Urbana teriam largura mínima de 60 m e máxima variando entre 150 e 200 m, cuja superfície máxima variava entre 9 e 12 mil m^2; enquanto as quadras dos terrenos localizados nas zonas Suburbana e Rural teriam dimensões de 80 e 200 m, na menor e na maior face, respectivamente, com superfície máxima de 16 mil m^2.

A largura mínima das vias principais deveria ser de 20 m, enquanto as de menor circulação poderiam ter largura de 15 m. Em ambos os casos, 2/5 da largura definida para as vias deveriam ser destinados para os passeios ou as calçadas. As vias residenciais, entretanto, poderiam ter 10 m de largura, dos quais 4 m eram reservados para os passeios ou as calçadas. Toda área a ser loteada destinaria uma superfície aos espaços livres que não poderia ser inferior a 30% da sua superfície total. Os lotes poderiam variar de 8 a 12 m de testada e de 200 a 480 m^2 de superfície, mas já se preconizava a dimensão de 12 m de testada e 360 m^2 de superfície no Setor Suburbano, o que viria a ser a dimensão predominante dos lotes das novas urbanizações do Recife.

O novo solo urbano em parte estava saneado pelo projeto de Saturnino de Brito (1.200 ha, envolvendo os atuais bairros de Santo Antônio, do Recife, de São José, da Boa Vista, da Soledade, de Santo Amaro, do Espinheiro,

[5] Decreto Municipal nº 223, aprovado em 17 de dezembro de 1932.

Brito, which was duly put into practice in Recife (RECIFE, 1919).

> The first aspect to note in relation to the dispositions regarding construction and reconstruction in the municipality of Recife (Law nº 1,051, of 11 September 1919) was the establishment of perimeters differentiating different types of land use, or delimiting territory exclusive to terraced townhouses and that typified by detached housing.
>
> *(REYNALDO, 2017, p. 137).*

The proposed classification of land takes as its starting point the radial concentric model installed in the port district, which contained the two most important thoroughfares in the layout proposed by the engineer Alfredo Lisboa (1909), now called Marquês de Olinda Avenue and Rio Branco Avenue. The four sectors proposed—a Main zone, an Urban zone, a Suburban zone and a Rural zone—determined the distribution of building density in the city—the maximum being allowed in the city center and the minimum on the periphery—and, above all, excluded the idea of the townhouse becoming the model for urban expansion within the Urban, Suburban and Rural zones.

The urban and suburban expansion proposed extended along the river Capibaribe and depended on Caxangá Avenue and Estrada do Arraial being the most promising radial routes for peripheral growth, moving out of the neighborhoods of Santo Antônio, Old Recife and part of Boa Vista. The hygienist component, for its part, played a major part in the legislation, which defended detached buildings—with front, side and rear setbacks—as the main residential typology for urban, suburban and rural areas. The hygienists, led by Saturnino de Brito, introduced a new idea of the city, both for land already configured and for that awaiting configuration. "The required ventilation and light were translated into a series of rules that ensured the existence of empty space around the building, enabling numerous windows to be opened" (REYNALDO, 2017, p. 139), thereby restricting the typology of the terraced townhouse to tertiary activities exclusive to the First or Main Zone, and establishing detached buildings as the approved model for the new residences in the other Urban, Suburban and Rural Zones.

These rules had a profound impact in so far as they did not accept the appropriateness of the existing city as a 20th century place of residence, condemning the typology constructed during 300 years of urban dynamics never to be repeated in the process of urban expansion. At the same time, it adopted the living standards formerly existing only in the outlying and rural areas as the standard typology for all new urban developments. Little by little, the configuration of the expanding city adapted to these new standards and slowly abandoned the housing typologies of the original compact city.

dos Aflitos, da Torre, da Madalena, do Cabanga, da Capunga, da Jaqueira, de Campo Grande, de Afogados, do Jiquiá, de Parnamirim, da Ponte D'Uchôa, da Tamarineira, do Caminho Novo, do Derby, do Bongi e da Encruzilhada), servido pelo transporte público de bondes ou trem urbano[6] e cortado pelas vias de acesso ao porto conectadas aos povoados e núcleos urbanos, que eram sedes dos engenhos e povoados vizinhos, hoje bairros da cidade, como, por exemplo, Apipucos e Várzea.

Isso foi possível, visto que o transporte de passageiros de tração animal circulava pelos bairros de São José, de Santo Antônio, do Recife e da Boa Vista até povoados como Apipucos, Beberibe, Casa Amarela e Afogados, a partir de 1840. Em 1914, tem início a circulação dos bondes elétricos, cujas linhas ofertadas alcançavam os principais núcleos urbanos da cidade, como, por exemplo, Várzea, Dois Irmãos, Tejipió, Casa Amarela, Beberibe, Peixinhos, Boa Viagem, Olinda, Água Fria, Campo Grande, Ponte D'Uchôa, Iputinga, Areias, Casa Forte, Zumbi, Derby, Largo da Paz, Pina e Jiquiá.

Passados quatro anos da aprovação do decreto de 1932, aprova-se em 1936 o Regulamento de Construções[7], cujas condições de ocupação do solo são particulares para as zonas e as subzonas definidas a partir de rigorosa recomendação de que só será permitida a edificação em terrenos regularmente arruados e loteados.

> À semelhança das anteriores ordenanças, a normativa de 1936 dividia a cidade em quatro zonas: Primeira, ou Principal; Segunda, ou Urbana; Terceira, ou Suburbana; e Quarta, ou Rural. As zonas periféricas seguiram com a mesma delimitação que na normativa anterior, enquanto a Primeira, ou Principal, caracterizava-se por uma considerável extensão, passando a abarcar todo o território primitivo da antiga Ilha de Antônio Vaz.
>
> *(REYNALDO, 2017, p. 142).*

Com enorme preocupação com as condições de iluminação e ventilação dos compartimentos da edificação, são estabelecidos recuos mínimos hierarquizados em relação à permanência das pessoas nos ambientes das

[6] Inicialmente, os veículos de tração animal circulavam num percurso de 20 km, a partir de 1840, articulando o cemitério de Santo Amaro, os hospitais Pedro II e Santo Amaro e os bairros dos Aflitos e de Afogados; 20 anos depois, os passageiros passam a circular pelo veículo movido a vapor (trem urbano ou maxambomba). Uma linha partia da Praça da República até a atual Praça do Entroncamento, onde se bifurcava em três linhas até Apipucos (1867), Caxangá (1870) e Casa Amarela (1871); outra linha partia da Rua da Aurora até o Largo da Encruzilhada (1870), onde se bifurcava em outras duas linhas até Beberibe e Praça do Carmo, em Olinda. Os veículos do transporte de passageiros passaram a bondes elétricos a partir de 1914, conectando os bairros do Recife, de Santo Antônio, de São José e da Boa Vista a Várzea, Dois Irmãos, Tejipió, Casa Amarela, Beberibe, Peixinhos, Boa Viagem, Olinda, Água Fria, Campo Grande, Ponte D'Uchôa, Iputinga, Areias, Casa Forte, Zumbi, Derby, Largo da Paz, Pina e Jiquiá.

[7] O Regulamento de Construções — Decreto nº 374 — foi aprovado em 12 de agosto de 1936.

At the height of the debates surrounding the numerous remodeling projects under development, management of the project of urban expansion of Recife proceeded on the basis of hygienist thinking, resulting in the approval, in 1932[5], of a decree that established provisions for building on plots already possessing a street layout, as was the case in outlying areas, with the exception of plots relating to sugar mills and those used for other rural activities. The legislation was greatly concerned with the protection of woodlands, plant life and areas recognized as beauty-spots, and therefore stipulated that the blocks of allotments located in central zones–the Main Zone, in the 1919 legislation–and Urban Zone should have a minimum width of 60 m and a maximum of between 150 and 200 m, with a maximum surface area varying between 9,000 and 12,000 m^2; while blocks located in Suburban or Rural zones should be 80 m and 200 m in length, on the smaller and on the larger side, respectively, with a maximum surface area of 16,000 m^2.

The minimum width of the main roads was supposed to be 20 m, while that of less heavily used ones could be 15 m. In both cases, it was established that 2/5 of the width of the road must be set aside for the construction of pedestrian sidewalks. Streets in residential areas, however, could be 10 m in width, with 4 m reserved for sidewalks. Every area divided up into lots was required to have at least 30% of its total surface area given over to free space. The lots could vary from 8 to 12 m in width and from 200 to 480 m^2 in surface area, but a width of 12 m and a surface area of 360 m^2 were already stipulated for the Suburban Sector and this would become the main lot size for newly developed land in Recife.

Some of the newly developed land had been incorporated in the Saturnino de Brito sanitation project, which covered 1,200 hectares, including the present-day neighborhoods of Santo Antônio, Old Recife, São José, Boa Vista, Soledade, Santo Amaro, Espinheiro, Aflitos, Torre, Madalena, Cabanga, Capunga, Jaqueira, Campo Grande, Afogados, Jiquiá, Parnamirim, Ponte D'Uchôa, Tamarineira, Caminho Novo, Derby, Bongi and Encruzilhada. This land was also served by a public transport system of trams or metropolitan trains[6] and traversed by roads providing access

[5] Municipal Decree nº 223, approved on 17 December 1932.

[6] Initially, animal-drawn vehicles circulated along a route of around 20 km, from 1840 onwards, linking the Santo Amaro cemetery and the Pedro II and Santo Amaro hospitals to the neighborhoods of Aflitos and Afogados. Twenty years later, passengers could travel in a steam-driven vehicle (the urban train known as the Big Machine). One line ran from Republic Square to what is now Entroncamento Square, where it split into three lines going to Apipucos (1867), Caxangá (1870) and Casa Amarela (1871). Another line ran from Rua da Aurora to Encruzilhada (1870), where it

A *Primeira Zona*, ou *Principal*, abrangia os bairros de Santo Antônio, de São José e parte da Boa Vista e do Bairro do Recife.

The First, or Main Zone, covered the neighborhoods of Santo Antônio, São José, part of Boa Vista and Old Recife.

A *Segunda Zona*, ou *Urbana*, compreendia as áreas imediatamente contíguas à Boa Vista e abarcava todo o solo saneado no projeto de Saturnino de Brito.

The Second, or Urban Zone, covered the areas immediately adjoining Boa Vista and all the land included in the Saturnino de Brito sanitation project.

A *Terceira Zona*, ou *Suburbana*, compreendia a área ao norte do projeto de saneamento, as urbanizações periféricas do século XIX ao longo do Rio Capibaribe até o núcleo da Caxangá e parte do solo rural com um maior potencial para a urbanização e também servida pelas linhas do transporte público de bonde elétrico.

The Third, or Suburban Zone, covered the area north of the sanitation project, the 19th century peripheral urban development along the river Capibaribe up to the Caxangá nucleus, including part of the rural land with greater potential for urban development, which was also served by electric trams.

A *Quarta Zona*, ou *Rural*, correspondia ao território restante, predominantemente rural.

The Fourth, or Rural Zone, corresponded to the remaining, predominantly rural, territory.

FIGURA 12
Zoneamento proposto pela legislação urbanística de 1936.
FONTE: RECIFE, 1936

FIGURE 12
Zoning proposed by urban planning legislation of 1936.
SOURCE: RECIFE, 1936.

construções residenciais, e estabeleciam-se, para as quadras, as mesmas dimensões previstas na anterior legislação, porém com uma referência explícita quanto à destinação das quadras à habitação. Nesse caso, a maior dimensão das quadras dos loteamentos de terrenos localizados nas zonas Primeira, ou Principal, e Segunda, ou Urbana, poderia ser ampliada de 200 para até 300 m, desde que a quadra contasse com uma ou mais passagens para pedestres.

A largura mínima das vias principais segue o mesmo padrão definido na normativa de 1932, porém a área reservada aos espaços livres salta dos 30% para 40% da superfície total do terreno a ser loteado. Diferentemente da legislação anterior, a de 1936 determina as dimensões mínimas para os lotes, padronizando aqueles destinados ao comércio com testada mínima de 8 m e 200 m² de superfície; no caso dos lotes residenciais, localizados nas zonas Primeira, ou Principal, e Segunda, ou Urbana, teriam testada mínima de 12 m e 360 m² de superfície, mantendo-se a mesma dimensão para a testada dos lotes residenciais localizados na Terceira Zona, ou Suburbana, porém a superfície mínima se amplia para 480 m². Na Quarta Zona, ou Rural, os lotes residenciais se ampliam consideravelmente, visto que a testada mínima passa a ser de 15 m, com superfície de 600 m².

to the port and to settlements and urban centers that once contained sugar mills, but which are now neighborhoods of the city, such as Apipucos and Várzea.

This was made possible by the animal-drawn passenger transport vehicles that ran from the neighborhoods of São José, Santo Antônio, Old Recife and Boa Vista to settlements such as Apipucos, Beberibe, Casa Amarela and Afogados, as of 1840. In 1914, electric trams were introduced, with lines providing access to the main urban nuclei of the city, such as Várzea, Dois Irmãos, Tejipió, Casa Amarela, Beberibe, Peixinhos, Boa Viagem, Olinda, Água Fria, Campo Grande, Ponte D'Uchôa, Iputinga, Areias, Casa Forte, Zumbi, Derby, Largo da Paz, Pina and Jiquiá.

divided into two lines going to Beberibe and Carmo Square, in Olinda. The passenger transport trams became electric in 1914, connecting the neighborhoods of Old Recife, Santo Antônio, São José and Boa Vista to Várzea, Dois Irmãos, Tejipió, Casa Amarela, Beberibe, Peixinhos, Boa Viagem, Olinda, Água Fria, Campo Grande, Ponte D'Uchôa, Iputinga, Areias, Casa Forte, Zumbi, Derby, Largo da Paz, Pina and Jiquiá.

Zona Comercial Central (ZC1), no interior do Setor Urbano.
Central Commercial Zone (ZC1), within the Urban Sector..

Setor Urbano, que se estende ao longo das quadras compreendidas pela Avenida Boa Viagem e pela Rua dos Navegantes.
Urban Sector, extending along the blocks lining Boa Viagem Avenue and Rua dos Navegantes.

Setor Suburbano, ocupando parte significativa do solo até então classificado como *rural*.
Suburban Sector, covering a significant portion of the land previously classified as rural.

Setor Rural, que corresponde ao território restante, ainda predominantemente rural.
Rural Sector, corresponding to the remaining, predominantly rural, territory.

FIGURA 13
Zoneamento proposto pela legislação urbanística de 1961.
FONTE: RECIFE, 1961

FIGURE 13
Zoning proposed by urban planning legislation of 1961.
SOURCE: RECIFE, 1961.

Chama a atenção o fato de que os loteamentos de terrenos com fachada voltada para as avenidas Rui Barbosa, Rosa e Silva, Boa Viagem e prolongamento, Herculano Bandeira, Dezessete de Agosto, Malaquias, Caxangá, José Rufino, Beberibe; a Estrada do Arraial; e as ruas Bernardo Vieira, do Hospício e Benfica adotem dimensões para os lotes similares àquelas definidas para os lotes residenciais da Quarta Zona, ou Rural, ou seja, 15 m de testada e 600 m^2 de superfície.

Outro aspecto destacado na normativa de 1936 seria a delimitação de centros urbanos secundários distribuídos nas zonas Segunda, ou Urbana, e Terceira, ou Suburbana, passíveis de localização das atividades comerciais, bem como a de edificações de uso misto — comércio e residência — ao tempo que se vetava o uso comercial nos setores residenciais aptos para receber a edificação isolada no terreno. Outra inovação significativa era a inexistência de recuos frontais nas construções localizadas nos centros secundários.

Essas regras produziram um aperfeiçoamento da hierarquia espacial tratada nas normativas de 1919 e de 1932 e reafirmavam a hierarquia funcional na cidade ao consolidar, definitivamente, as primeiras urbanizações do Recife como centro principal e ao ampliar a singularidade do edifício sem recuo como tipologia do uso comercial onde estivesse localizado.

A fragmentação do solo rural em solo urbano, ou área urbanizada, segue detentora de enorme importância na preocupação urbanística do Recife. O Código de Urbanismo e Obras, aprovado em 1961, absorve todas as regras contidas na normativa de 1936 e define a divisão territorial da cidade em três

Four years after approval of the decree in 1932, the 1936 Building Code[7] came into effect, outlining conditions for land use specific to the zones and subzones drawn up in accordance with strict recommendations to the effect that buildings would only be permitted on plots with regular street layouts and allotments.

> Similar to previous ordinances, the 1936 regulation divided the city into four zones: the First or Main Zone, the Second, or Urban Zone, the Third, or Suburban Zone, and the Fourth, or Rural Zone. The peripheral zones were defined as in the previous regulation, while the First, or Main Zone, now covered a considerable stretch, including the whole of the original area of the island formerly known as Antônio Vaz.
>
> *(REYNALDO, 2017, p. 142).*

In view of great concern regarding the light and ventilation conditions of rooms in buildings, a hierarchy of minimum setbacks was established for buildings with permanent residents. For blocks, the same dimensions were required as in previous legislation, but now with an explicit reference to the residential nature of these blocks. The maximum size for subdivided blocks on land located in the First, or Main, Zone and Second, or Urban, Zone, could now be increased

[7] The Building Code—Decree n° 374—approved 12 August 1936.

setores, segundo a natureza da sua ocupação: Urbano, Suburbano e Rural; cada setor é subdivido em zonas funcionais — comercial, residencial, portuária, universitária e industrial —, podendo, ainda, conter núcleos funcionais distintos da função da zona onde estão localizados.

Com um conteúdo bastante detalhado, do qual participaram os urbanistas identificados com o pensamento racionalista e muitos dos que faziam parte do corpo técnico da administração municipal, a normativa aprovada no início dos anos 1960 demonstra uma preocupação com a criação de áreas livres nas novas urbanizações via loteamento ao determinar que 35% da superfície a ser loteada deveria ser reservada para a implantação de praças e jardins públicos ou, ainda, ampliado a 50% caso esses projetos tivessem denominação de *parque, jardim* ou *sítio*.

As quadras, tanto dos terrenos localizados no Setor Urbano como no Setor Suburbano, poderiam ter a largura mínima do lado menor igual a 50 m e do lado maior variando entre 80 e 250 m, cuja superfície compreenderia entre 4 mil e 12,5 mil m^2.

A largura mínima das vias principais deveria ser de 21 m, enquanto as de menor circulação poderiam ter largura entre 15 e 18 m e as demais vias locais com largura mínima de 12 m, cujo 1/3 deveria ser destinado para passeios ou calçadas, em todas as categorias de vias.

A testada dos lotes localizados tanto no Setor Urbano como no Suburbano passou a 12 m mínimos, porém com superfície mínima variando entre 300 e 360 m^2, desde que localizados no Setor Urbano e no Setor Suburbano, respectivamente. A testada mínima dos lotes localizados nos núcleos de comércio local se reduz à metade, passando a 6 m, com a superfície de 150 m^2. Destaque para os lotes propostos com fachada para as avenidas Rui Barbosa, Rosa e Silva, Boa Viagem, Agamenon Magalhães, para a Estrada do Arraial (até o Largo de Casa Amarela) e para a Rua do Benfica, cuja testada deveria ser de, no mínimo, 15 m e 600 m^2 de superfície.

Distintamente das demais normativas, a legislação de 1961 cria as condições para os loteamentos populares localizados apenas nos setores Suburbano e Rural, com quadras com lados de 50 e 40 m de dimensão mínima e lotes com 8 m de testada e 200 m^2 de superfície, desde que localizados no Setor Suburbano.

Com regras bastante similares, as principais definições urbanísticas contidas nas legislações de 1932, 1936 e 1961 desenharam a trama urbana do Recife, durante quase 50 anos, por meio do parcelamento do solo ou loteamento.

Durante esse período, foram aprovados cerca de 1.500 loteamentos. Nenhum loteamento constrói uma significativa infraestrutura viária, porém se apoia na existente e, a partir dela, dimensiona a circulação no interior da área loteada, garantindo o acesso aos lotes dela integrantes e passíveis de receberem a edificação privada. Além das vias internas, são dimensionadas as

from 200 to 300 m, so long as the block contained at least one pedestrian passageway.

The minimum width of main roads followed the same specifications as those laid out in the 1932 regulation, although the area reserved for free space was increased from 30% to 40% of the total surface area of the allotment. Different from previous legislation, the code of 1936 specified minimum sizes for lots, setting a standard of a width of at least 8 m and 200 m^2 surface area for commercial lots; and for residential lots located in the First, or Main, and Second, or Urban, Zones, a minimum width of 12 m and surface area of 360 m^2, with the same width for residential lots located in the Third, or Suburban, Zone, with the minimum surface area raised to 480 m^2. In the Fourth, or Rural zone, residential lots became much larger, with the minimum width rising to 15 m, and the surface area to 600 m^2.

It is worth noting that the standards for allotments of land with a façade facing onto Rui Barbosa Avenue, Rosa e Silva Avenues, Boa Viagem Avenue or its continuation, Herculano Bandeira, Dezessete de Agosto, Malaquias, Caxangá, José Rufino, and Beberibe Avenues, Estrada do Arraial, Rua Bernardo Vieira, Rua do Hospício or Rua Benfica involved a minimum width of 15 m and a surface area of 600 m^2, similar to the requirements for residential lots in the Fourth, or Rural, Zone.

Another striking aspect of the 1936 legislation was the demarcation of secondary urban centers in the Second, or Urban, and Third, or Suburban, Zones, suitable for the location of commercial activities and mixed-use buildings—commercial and residential—while commercial use was prohibited in residential sectors appropriate for construction of a detached building. Another significant innovation was the absence of front setbacks for buildings located in secondary centers.

These rules produced an improved spatial hierarchy, which was further addressed in the 1919 and 1932 legislation, and re-established the functional hierarchy in the city, consolidating the urban development of Recife as a main center and expanding the model of the single building with no setback as the typology for commercial use wherever it is located.

The breaking up of rural land into urban, or developed, land continued to have great importance for urban planning in Recife. The Urban Planning and Public Works Code, introduced in 1961, includes all the regulations contained in the 1936 legislation and establishes the territorial division of the city into three sectors, according to the nature of occupation: urban, suburban or rural. Each sector was further subdivided into zones by function—commercial, residential, port, university, and industrial. It was also possible for sectors to contain nuclei whose function differed from that of the zone in which they were located.

With highly detailed content, of the kind associated with urbanists of the rationalist school,

áreas livres públicas para praças, bem como o solo onde seriam construídos os equipamentos públicos de vizinhança.

Constata-se, então, que a operação de divisão pausada do solo para edificar (espaço servido) diferentemente do edificado em todo o período colonial e para criar as vias de acesso às parcelas privadas (espaço servidor) foi o mecanismo elementar utilizado a partir da década de 1930 como padrão da urbanização do Recife, a partir da cidade existente e configurada na urbanização dos 300 anos anteriores.

A casa unifamiliar, com ou sem jardim, construída isolada na parcela passa a ser a tipologia-padrão da expansão urbana; a criação de vias por meio dos loteamentos foi o mecanismo usado para a conexão da cidade, resultando em vias predominantemente entre 10 e 12 m de largura, lotes com 360 m² de superfície e 12 m de testada, com vários cruzamentos ortogonais e nem sempre retilíneas, além de quadras em forma de retângulo ou por vezes trapezoidais, retilíneas ou não, dependendo do traçado da via que lhes dá fachada. A cidade moderna do Recife desenhada pelas normativas urbanísticas atendia ao padrão de urbanização dispersa e estendida, com lotes ocupados por habitação unifamiliar e vias dimensionadas para fluxos pouco motorizados.

2.1. O espraiamento residencial

Apoiada nos antigos caminhos e nas vias por onde circulavam os bondes, a configuração da expansão urbana do Recife se expressa por um *puzzle* de cerca de 1.500 peças urbanas de diferentes superfícies, traçados, desenhos de quadras, números de lotes e larguras de vias. O esponjamento ou espraiamento da residência para além dos bairros de fundação da cidade se efetiva por meio dos projetos de loteamento que contemplam os padrões de urbanização ditados, inicialmente, pela legislação de 1932 e, na sequência, pelas normas urbanísticas de 1936 e de 1961. Bastante similares nos seus propósitos, têm vigência até 1983, quando se aprova uma nova lei de uso e ocupação do solo para o Recife. Os loteamentos aprovados entre 1923 e 1986 dão a forma urbana e suburbana da cidade dos dias atuais, oferecem as condições para a materialização da nova tipologia habitacional, a fixação da crescente população, além de dotar os espaços públicos livres de lazer e aqueles onde deveriam estar localizados os equipamentos públicos.

Objeto de uma pesquisa realizada entre 2011 e 2018, 1.372 loteamentos foram inventariados[8], de um total inicialmente estimado de 1.500. Os estudos

[8] A pesquisa sobre os loteamentos que deram a forma da expansão urbana do Recife foi desenvolvida no âmbito do Laboratório das Paisagens Culturais, vinculado ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Unicap, entre 2011 e 2018. A sua elaboração contou com a participação de alunos dos cursos de Arquitetura e Urbanismo da Unicap e da UFPE e de Fotografia da Unicap, com o apoio financeiro da Facepe e apoio técnico da Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano (Semoc) e da Empresa de Urbanização do Recife (URB). A pesquisa foi coordenada por Amélia Reynaldo com gerência de Andresa Santana.

including many technical staff at City Hall, the legislation introduced in the early 1960s demonstrated a concern with the creation of open spaces in newly developed parts of the city, with stipulations that 35% of allotted land should be reserved for parks and public gardens, increasing to 50% if projects were designated as a *park*, *garden* or *grange*.

Blocks located in the Urban or in the Suburban Sector could have a minimum width for the shorter side of 50 m, while the longer side could vary from 80 to 250 m, with the surface area covering between 4,000 and 12,500 m².

The minimum width of main thoroughfares was specified as 21 m, while that of those with lighter traffic could vary from 15 to 18 m and that of other local roads was required to have a minimum width of 12 m. It was also stipulated that 1/3 of the width should be given over to pedestrian sidewalks for all categories of road.

The minimum width of lots located both in the Urban and in the Suburban Sector was increased to 12 m, with the minimum lot area varying from 300 to 360 m². The minimum width of lots located in local commercial nuclei was reduced by half to 6 m, with an area of 150 m². The lots with a façade facing out onto Rui Barbosa, Rosa e Silva, Boa Viagem and Agamenon Magalhães avenues, Estrada do Arraial (up to Casa Amarela market square) and Rua do Benfica were required to have a width of at least 15 m and a ground area of 600 m².

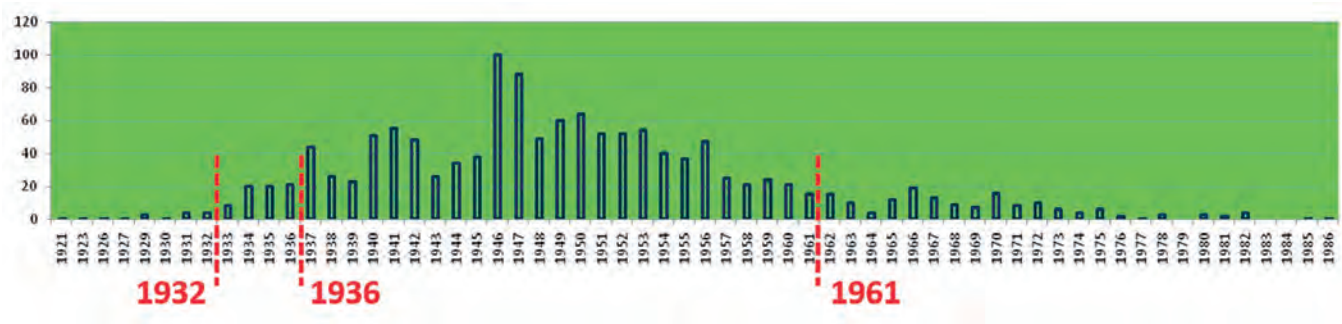
Different from other regulations, the 1961 legislation created the conditions for the provision of affordable lots in the Suburban and Rural sectors, with blocks of at least 50 and 40 m and lots with a width of 8 m and an area of 200 m², if located in the Suburban Sector.

With fairly similar rules, the main urban planning provisions contained in the legislation introduced in 1932, 1936 and 1961 determined the design of the urban fabric of Recife, for almost 50 years, by way of subdivision of land.

During this period, around 1,500 allotments were approved. No allotment, however, involved construction of any significant road infrastructure but rather relied on the existing road system and it was this that determined the circulation of traffic within the allotment, ensuring access to the individual lots and enabling private citizens to build on them. Apart from these internal roadways, public open spaces were turned into squares along with the land designated for the provision of local public facilities.

It can thus be said that, different from the colonial period, from the 1930s onwards, in the subdivision of land for building (served space), the fundamental mechanism used to determine the pattern of urban development in Recife was the provision of access to private lots (servant spaces). This pattern was superimposed upon the layout of an existing city whose configuration was the product of 300 years of prior urban development.

revelaram que quase 70% dos loteamentos foram aprovados entre as décadas de 1940 e 1950, confirmando, dessa maneira, o Regulamento de Construções de 1936 como a norma que orientou a expansão urbana do Recife na primeira metade do século XX. Se somados a esses, os loteamentos aprovados nas décadas de 1930 (9,4%) e de 1960 (9%) teremos, então, que cerca de 90% dos loteamentos do Recife foram aprovados na vigência das normativas de 1932 e 1961, como se observa a seguir. Entretanto, o maior número de loteamentos aprovados data da década de 1940 (37% do total), seguido pela década de 1950 (32,3%).



A distribuição dos loteamentos segundo a década de aprovação nem sempre coincide com a superfície saneada pelo plano de Saturnino de Brito (1917). A freguesia[9] com maior número de loteamentos aprovados na década de 1940 foi a Madalena, seguida por Casa Amarela, Encruzilhada, Beberibe, Afogados e Boa Viagem; na década de 1950, a freguesia de Boa viagem lidera o número de loteamentos aprovados, seguida por Afogados, Beberibe e Várzea; nas décadas de 1960 e 1970, apesar de redução significativa, Boa Viagem persegue a liderança com o maior número de aprovações. Constata-se, portanto, que, durante quatro décadas, a partir de 1940, Boa viagem se mantém na liderança do número de loteamentos aprovados. Muitos dos vazios observados na figura representam o solo ocupado pelos grandes equipamentos, pelas áreas ambientais protegidas e pela urbanização espontânea popular e histórica.

A história da forma urbana do Recife se escreve com o singular capítulo da construção do solo urbano a partir dos loteamentos que o configuram. Dois aspectos adquirem relevante importância nessa configuração: a superfície do lote e a dimensão do viário construído.

[9] A divisão do Recife em 15 freguesias e/ou distritos vigente vem desde 1817 e vai até 1960, quando emerge a noção de zonas administrativas, que deram lugar às atuais Regiões Político-administrativas (RPAs), que, por sua vez, ainda diferem do polígono atualmente vigente das Gerências Regionais (RECIFE, 2014).

The single-family home, with or without a garden, built in the center of a plot of land detached from other buildings, became the standard typology for urban expansion. The creation of roads guided by allotments was the mechanism used to connect different parts of the city, resulting in a predominant pattern of roads of between 10 and 12 m in width, lots with a surface area of 360 m² and a width of 12 m, with a grid-like, but not always rectilinear, structure, with rectangular or sometimes trapezium-shaped blocks, rectilinear or not, depending the surrounding road layout. The modern city of Recife designed according to urban planning stipulations created a dispersed and extensive pattern of urban development, with lots occupied by single-family dwellings and roads whose size was determined by flows of traffic that did not involve many motor vehicles.

2.1. The residential sprawl

Based on the old paths and streets along which trams ran, the configuration of the urban expansion of Recife resembles an urban jigsaw puzzle with around 1,500 pieces, each with a different surface type, layout, block design, number of lots and width of street. The sprawl or spread of residential development beyond the earliest neighborhoods of the city was governed by a kind of land division that followed the urban development guidelines laid out, initially, in the 1932 legislation and then in the new urban planning regulations introduced in 1936 and 1961. Fairly similar in their basic proposals, these planning laws remained in force until 1983, when a new use and occupation of land law was introduced in Recife. The allotments approved between 1923 and 1986 have shaped the form of the city and its suburbs to this day, providing the conditions for the emergence of a new housing typology, ensuring permanent residence of the growing population and providing leisure areas in public open spaces and other public facilities.

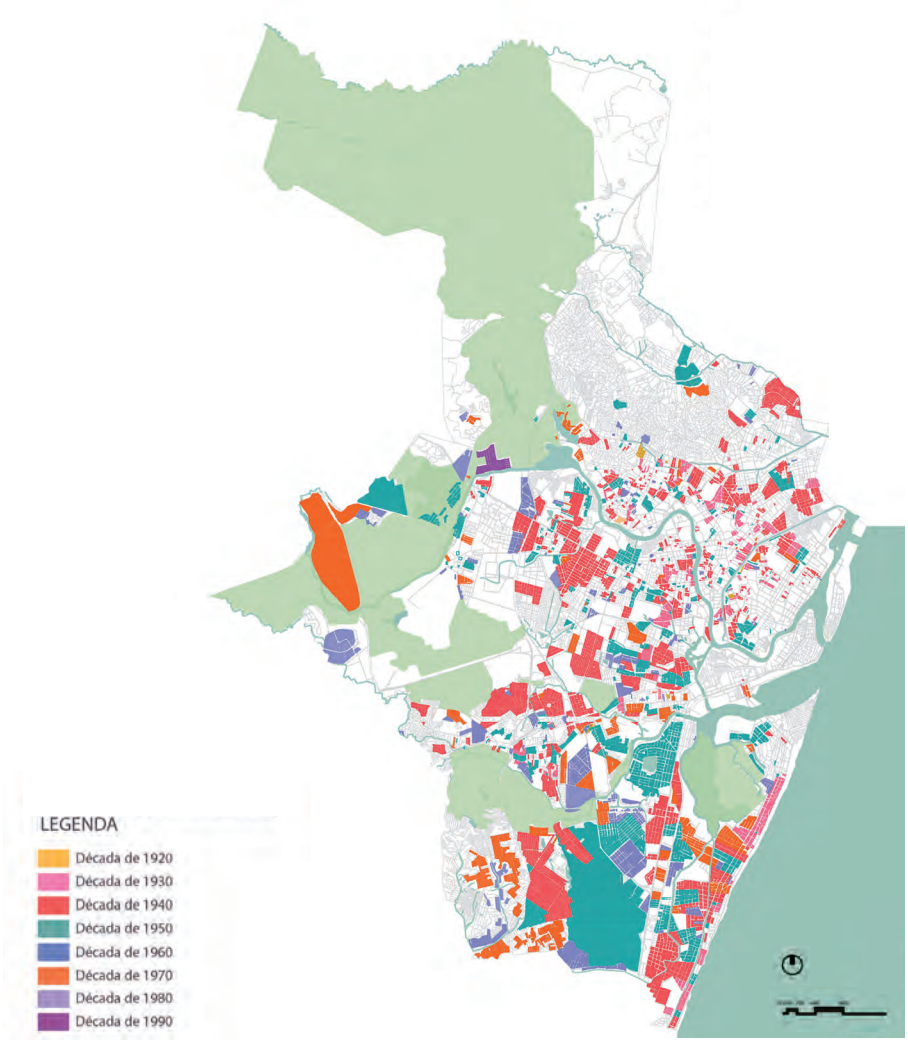


FIGURA 14
Loteamentos da expansão urbana do Recife por década de aprovação.
FONTE: LAB*paisagens*, 2011/2018.

FIGURE 14
Expansion of allotments in Recife by decade approved.
SOURCE: LAB*paisagens, 2011/2018.*

Alguns loteamentos exemplificam os aspectos ressaltados, como será visto na sequência. Aprovado em 1934, o Loteamento Pina de Dentro, um dos primeiros solos parcelados em Boa Viagem, ocupa um solo linear de aproximadamente 40 ha, compondo uma privilegiada fachada de frente de água de cerca de 1,5 km. O traçado proposto conjuga formas ortogonais circulares e algumas trapezoidais, entre as quadras delimitadas pelas atuais Avenida Domingos Ferreira, Avenida Conselheiro Aguiar e a Avenida Boa Viagem, respectivamente. As duas primeiras vias desempenham importante papel viário no bairro e foram propostas do loteamento, que traz ainda como desenho os três jardins que marcam a urbanização da frente litorânea.

O Loteamento Pina de Dentro desenha 30 quadras e 27 vias; desse total, 8 têm até 10 m de largura, 17 vão de 10 m a 12 m e apenas 2 vias têm largura maior de 15 m. A forma dos lotes corresponde ao traçado da quadra onde estão localizados; observam-se superfícies maiores que as recomendadas pela legislação de 1932, sendo que um significante número de lotes conta com cerca de 400 m² de superfície.

O Loteamento Linda Vista, aprovado em 1946, localiza-se no bairro de Cajueiro e ocupa um solo de leve colina de aproximadamente 50 ha, compondo uma privilegiada forma da urbanização da periferia norte do Recife. O traçado proposto se adequa às curvas de nível do terreno e resulta num sistema de vias e quadras circulares convergentes ao espaço público ofertado pelo projeto.

One study carried out between 2011 and 2018, produced an inventory of 1,372 allotments[8], out of an estimated initial total of 1,500. It was revealed that almost 70% of these allotments had been approved between the 1940s and 1950s, thereby confirming the status of the 1936 Building Code as the instrument that was most responsible for guiding urban expansion in Recife in the first half of the 20th century. If we expand the time frame to also include allotments approved in the 1930s (9.4%) and in the 1960s (9%), it can be said that around 90% of allotments in Recife were approved under legislation introduced between 1932 and 1961, as shown below. However, the largest number of allotments approved date from the 1940s (37% of the total), followed by the 1950s (32.3%).

The distribution of allotments in the decades following the introduction of this law does not

[8] The study of the allotments that shaped the urban expansion of Recife was carried out, between 2011 and 2018, by the Cultural Landscapes Laboratory, linked to the Architecture and Urbanism course of Unicap. This study involved students from the Architecture and Urbanism courses of both Unicap and UFPE and also from Unicap's Photography course and was funded by Facepe with technical support from the Department of Mobility and Urban Control (Semoc) and the Urban Development Company of Recife (URB). The research was coordinated by Amélia Reynaldo and managed by Andresa Santana.

FIGURA 15
Loteamento Pina de Dentro, 1934.
FONTE: LAB*paisagens*, 2011/2018; desenho: Laís Cruz, 2022.

FIGURE 15
Allotment of Pina Interior, 1934.
SOURCE: LAB*paisagens, 2011/2018; drawing: Laís Cruz, 2022.*

FIGURA 16
Loteamento Linda Vista, 1946.
FONTE: LAB*paisagens*, 2011/2018; desenho: Laís Cruz, 2022.

FIGURE 16
Linda Vista Allotment, 1946.
SOURCE: LAB*paisagens, 2011/2018; drawing: Laís Cruz, 2022.*

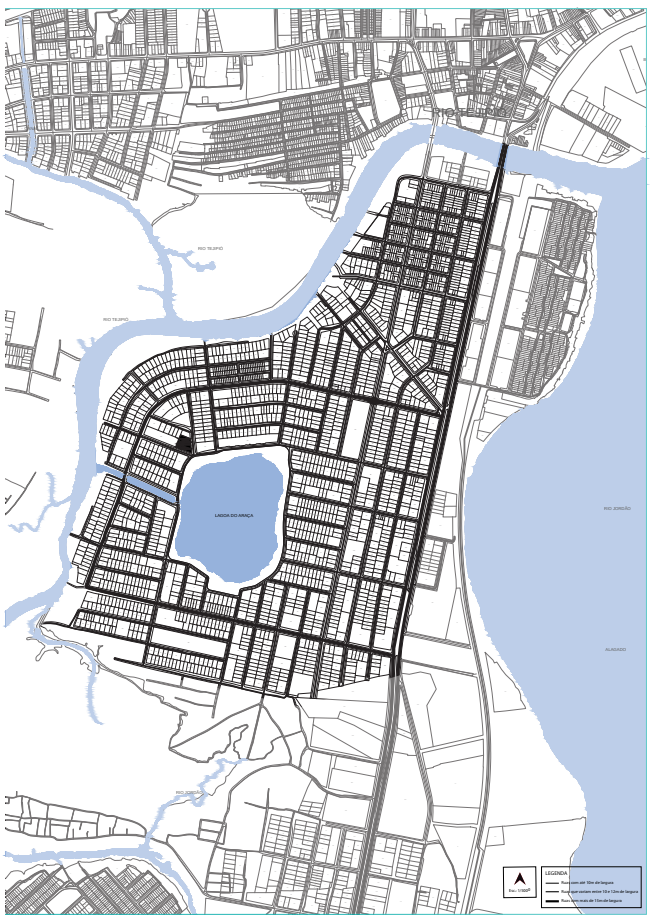


FIGURA 17
Loteamento Nossa Senhora do Pilar, 1955.
FONTE: LAB*paisagens*, 2011/2018; desenho: Laís Cruz, 2022.

FIGURE 17
Our Lady of Pilar Allotment, 1955.
SOURCE: LAB*paisagens, 2011/2018; drawing: Laís Cruz, 2022.*

FIGURA 18
Loteamento Conjunto Residencial Areias, 1969.
FONTE: LAB*paisagens*, 2011/2018; desenho: Laís Cruz, 2022.

FIGURE 18
Areias Housing Estate allotment, 1969.
SOURCE: LAB*paisagens, 2011/2018; drawing: Laís Cruz, 2022.*

Com 56 quadras, o Loteamento Linda Vista desenha 33 vias, das quais apenas 2 têm largura maior que 15 m. Do total, 8 têm até 10 m de largura, e 23 têm largura de 10 m a 12 m. A forma dos lotes corresponde ao traçado da quadra onde estão localizados, cuja superfície média é de 200 m^2.

O Loteamento Nossa Senhora do Pilar, aprovado em 1955, está localizado no bairro de Afogados e ocupa um solo privilegiado, no entorno da Lagoa do Araçá, entre o Rio Jiquiá e o manguezal do Pina. Com uma superfície de aproximadamente 125 ha, o traçado proposto acompanha o leito do rio que o circunda e resulta num sistema de vias e quadras — ora circulares, ora ortogonais — que converge para o entorno da lagoa; há um notável apoio da Avenida Marechal Mascarenhas de Morais como suporte ao traçado proposto.

Com cerca de 100 quadras, o Loteamento Nossa Senhora do Pilar desenha 52 vias, das quais apenas 3 têm largura maior que 15 m; do total, 8 têm até 10 m de largura, e 41 têm largura de 10 m a 12 m. Apenas a forma de alguns poucos lotes acompanham a curva do rio, alguns trapezoidais e a grande maioria retangular, cuja superfície média é de 360 m^2.

Após a aprovação da legislação urbanística de 1961, emerge um número significativo de loteamentos populares, responsáveis pela intensa urbanização dos morros do sudoeste do Recife. Como referência, tem-se o loteamento do Conjunto Residencial Areias, localizado no bairro de mesmo nome e aprovado em 1969. De propriedade do Instituto de Previdência dos Servidores do Estado de Pernambuco (Ipsep) e projetado pelo engenheiro José Telmo da Mota Silveira, exemplifica um padrão formal repetidamente utilizado nos projetos para os filiados aos institutos de aposentadoria e responsável pela forma da urbanização desse solo recifense. Com uma superfície de aproximadamente 35 ha, o traçado proposto exercita um curioso jogo de formas entre quadras — ora retangulares, ora quadradas — e áreas livres, resultando quase sempre numa superquadra de cheios e vazios.

Com cerca de 40 quadras, o loteamento do Conjunto Residencial Areias desenha 86 vias, das quais apenas 1 tem largura maior que 15 m, 80 têm até 10 m de largura, e 5 têm largura entre 10 e 12 m. Apesar da reduzida largura das vias e da superfície dos lotes (360 m^2), chama a atenção a quantidade e a distribuição dos espaços livres e a superfície prevista para a dotação de equipamentos comunitários.

O *puzzle* de peças urbanas que "progressiva e pausadamente" (AMENGUAL, 2017) passou a configurar a urbanização do solo da 6ª Regional, como se observa ao lado, retrata a espetacular diversidade formal de quadras e vias, o dimensionamento de cada peça em razão da gleba que lhe dá origem, bem como os tempos que sugerem a sua implantação, a partir da data de aprovação de cada loteamento. Os aprovados nas décadas de 1940 e 1950 prevalecem sobre os demais, tanto em quantidade como em dimensão do solo urbanizado. As águas doce e salgada dão contorno singular à área, enquanto

always coincide with the surface area covered by Saturnino de Brito's sanitation plan (1917). The parish[9] with the largest number of allotments approved in the 1940s was Madalena, followed by Casa Amarela, Encruzilhada, Beberibe, Afogados and Boa Viagem. In the 1950s, the parish of Boa Viagem had the largest number of allotments approved, followed by Afogados, Beberibe and Várzea. In the 1960s and 1970s, there was a significant reduction, but Boa Viagem was still the neighborhood with the largest number of allotments approved. It is thus fair to say that, for four decades after 1940, Boa Viagem led the field so far as the number of approved allotments was concerned. Many of the empty spaces that appear in the map reproduced below represent land occupied by large-scale public facilities, environmental protection areas, historic sites, and informal settlements.

The history of the shape of the urban fabric of Recife forms just one specific chapter in the broader history of the urban development of land by way of division into lots. Two features, in particular, are of especial importance: the surface area of lots and the size of the roads.

Some allotments in particular exemplify this especially well. The Pina Interior Allotment, for example, approved in 1934 was one of the first pieces of land to be parceled up in Boa Viagem. It comprises a linear strip of land of around 40 hectares, with a privileged waterfront façade of around 1.5 km in length. The layout proposed combines a circular grid pattern with some trapezium-shaped lots, in the blocks demarcated by present-day Domingos Ferreira Avenue, Conselheiro Aguiar Avenue and Boa Viagem Avenue, respectively. The first two avenues played an important role in the transport system of the neighborhood and were included in the proposed land division, along with the three gardens that form part of the seafront development.

The Pina Interior allotment covered 30 blocks and 27 streets. Of these, eight are 10 m in width, seventeen between 10 m and 12 m and only two roads are wider than 15 m. The shape of lots conforms to the layout of the block in which each is located. It can be seen that the surface area is larger than recommended by 1932 legislation, with a significant number of lots having a surface area of around 400 m^2.

The Linda Vista Allotment, approved in 1946, is located in the Cajueiro neighborhood and occupies approximately 50 hectares of land on a low-lying hill. This is an up-market urban development in the northern suburbs of Recife. The proposed layout is determined by the curves and

[9] Recife was divided into 15 parishes and/or districts between 1817 and 1960, when the concept of *administrative zones* emerged, ultimately giving rise to today's Political Administrative Regions (RPAs), which, in turn, differ from the Regional Management Units currently used by some public institutions (RECIFE, 2014).

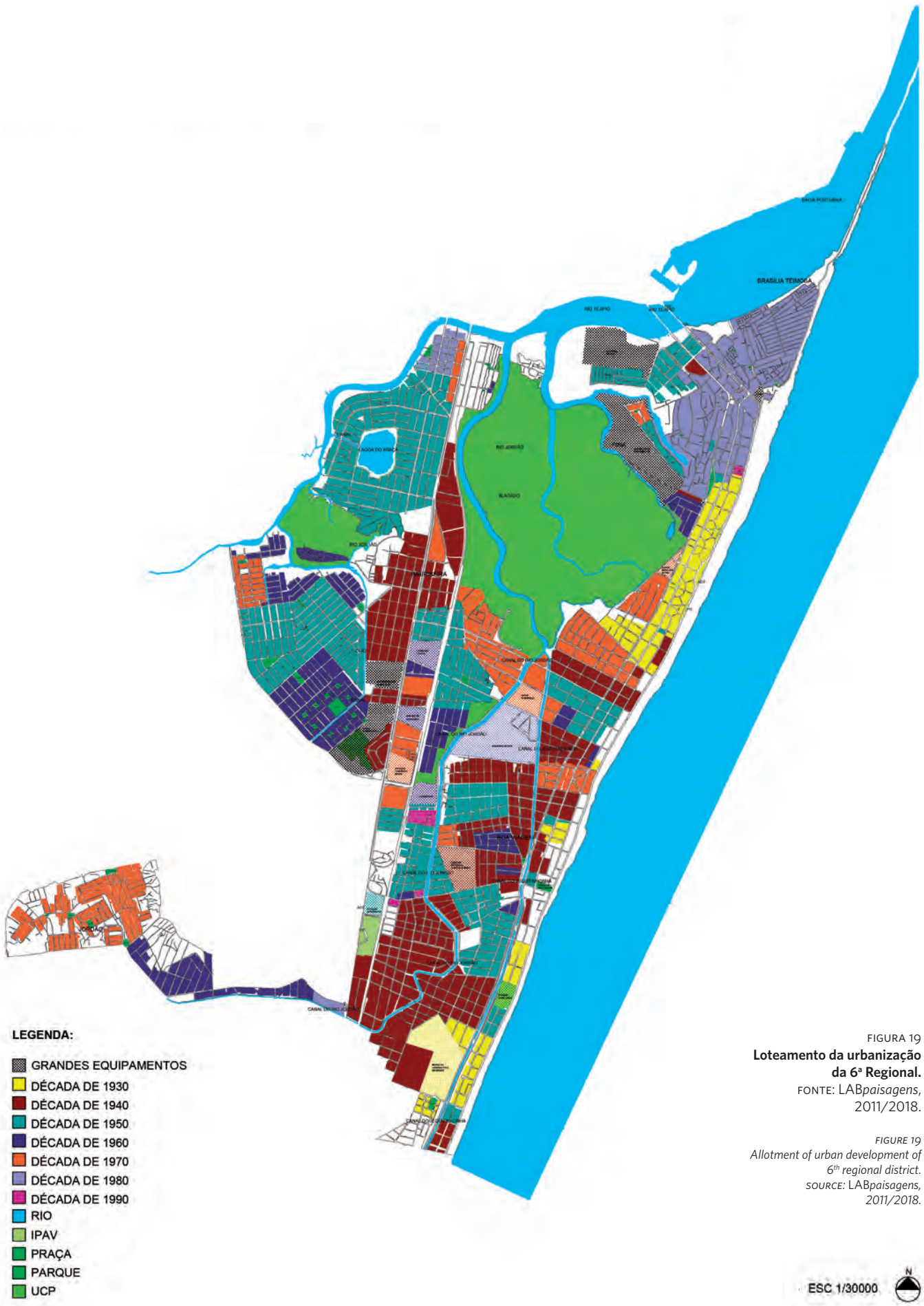


FIGURA 19
Loteamento da urbanização da 6ª Regional.
FONTE: LABpaisagens, 2011/2018.

FIGURE 19
Allotment of urban development of 6th regional district.
SOURCE: LABpaisagens, *2011/2018.*

a lagoa e o Rio Azul — afluente dos rios Jordão e Pina — criam particulares ambiências que se somam ao abundante verde do manguezal; recursos naturais não devidamente tomados em consideração no ordenamento urbano dessa porção de solo do Recife.

Diferentemente da expansão urbana extensiva ou explosiva dos planos de ensanche de muitas cidades no mundo, no caso do Recife e das cidades brasileiras em geral a urbanização progressiva e pausada no tempo, com base em peças autônomas quanto à forma e à dimensão, sugere, no mínimo, duas reflexões relevantes: a diversidade formal em relação à monotonia das formas resultantes da repetição da quadrícula dos planos de ensanche como aspecto particular da forma urbana do Recife, onde cada projetador de loteamento foi um configurador da cidade; e a autonomia da urbanidade por peça projetada. Enquanto os planos de ensanche dotam a cidade de uma única e contínua urbanidade, a autonomia das dimensões do viário, dos lotes e das quadras de cada loteamento oferece um padrão urbano que pode não se repetir na peça vizinha.

2.2. A autonomia da edificação em relação à trama urbana herdada

O processo de ruptura do sistema de suporte oferecido pela trama da expansão urbana do Recife tem início, ainda que cautelosamente, a partir da aprovação da legislação urbanística de 1961. Tal afirmativa se ancora na constatação das regras de verticalização propostas e similares àquelas afirmadas na legislação de 1953. Embora as condições para a construção residencial unifamiliar sejam protagonistas no ordenamento do início dos anos 1960, as regras para o edifício multifamiliar isolado no terreno, a partir dos recuos progressivos propostos 8 anos antes, ditam o padrão tipológico que seria dominante na paisagem de alguns bairros da cidade a partir dos anos 1970. Adjetivar como cautelosa essa primeira fase da verticalização do Recife faz sentido ao se considerarem os altos afastamentos em razão da fórmula utilizada: cada pavimento acrescido no Setor Urbano aumentaria o recuo de 0,5 m ou de 1 m para os edifícios a serem construídos no suburbano. Como tal, limitava-se a densidade construtiva dos terrenos ofertados pelos loteamentos, o que resultava num menor número de unidades habitacionais e, consequentemente, de veículos, tanto pelo número menor de unidades como pela menor motorização da sociedade na época. Regramento, portanto, bastante coerente com os hábitos dominantes em todas as classes sociais de uma sociedade bastante familiarizada com a habitação unifamiliar.

Apenas nos loteamentos tomados como exemplificação da forma da urbanização da expansão urbana do Recife, constata-se que a maioria dos lotes tem superfície aproximada de 360 m^2, como recomendado pela legislação de 1936, enquanto o maior número de vias tem largura de até 12 m (94%). Ressalva se faça para o Conjunto Residencial Areias, cujo padrão popular

slope of the land in such a way as to produce a system of streets and circular blocks that converge on a central public space.

With 56 blocks, the Linda Vista Allotment contains 33 roads, only two of which are wider than 15 m. Eight are up to 10 m in width, and 23 measure between 10 m and 12 m. The shape of lots is determined by the layout of the block in which they are located, with a mean Surface area of 200 m^2.

The Our Lady of Pilar Allotment, approved in 1955, is situated in the Afogados neighborhood, in a privileged location surrounding Araçá Lake, between the river Jiquiá and Pina mangrove. With a surface area of around 125 ha, the proposed layout was determined by the course of the surrounding river, resulting in a system of roads and (circular or grid-like) blocks that converge on the lake. The proposed layout is well-supported by Marechal Mascarenhas de Morais Avenue.

With around 100 blocks, the Our Lady of Pilar Allotment has 52 roads, only three of which are wider than 15 m. Eight roads are up to 10 m in width and 41 have a width of between 10 m and 12 m. Only a few of the lots follow the curve of the river, some are trapezoidal in shape, while the vast majority are rectangular. The mean lot area is 360 m^2.

After the introduction of the 1961 urban planning legislation, a number of significant low-income allotments occurred, and these were responsible for intensive urban development of hillsides in the southwestern part of Recife. One clear example was the allotment of the Areias Housing Estate, located in the neighborhood of the same name and approved in 1969. Belonging to the State of Pernambuco Civil Servants Welfare Institute (IPSEP) and designed by the engineer José Telmo da Mota Silveira, this estate provides a prime example of a pattern repeatedly used for urban development projects carried out by pension fund organizations in Recife. With a surface area of approximately 35 ha, the proposed layout involves an intriguing interplay of square or rectangular blocks and open spaces, resulting in a large block of filled and empty spaces.

With around 40 blocks, the Areias Housing Estate allotment has 86 streets, only one of which is wider than 15 m, while 80 have a width of up to 10 m and five measure between 10 and 12 m in width. Despite the narrow width of streets and small surface area of lots (360 m^2), the number of evenly distributed open spaces for community facilities is surprisingly large.

The gradual piecing together of this urban jigsaw puzzle (AMENGUAL, 2017) resulted in the urban development of the 6th Regional District. This district, as can be seen in the plan reproduced here, reflected the spectacular diversity of forms of streets and blocks, each piece shaped by the swathe of land from which it originated and by the time of its creation on the date of approval of each lot. Those approved in the

garantia a menor largura do viário (no caso 93% das vias contam com até 10 m de largura) e a menor superfície dos lotes, em torno de 200 m^2.

O maior incremento para a construção vertical no Recife foi ditado no final dos anos 1970 e início de 1980, quando se aprovam tanto as regras de flexibilização do número de veículos por edifício (1979) como a Lei de Uso e Ocupação do Solo (1983). O coeficiente de utilização ou de aproveitamento surge pela primeira vez no linguajar dos instrumentos urbanísticos do Recife e, uma vez multiplicado pela superfície do terreno, resulta elevado volume construído, cuja redução do afastamento da edificação às divisas do lote passa a permitir um maior número de lâminas, ou pavimentos. Os edifícios sobem em altura, enquanto as unidades residenciais, principalmente, podem ser generosamente complementadas com um número de vagas de veículos, cuja construção não impacta o dito coeficiente de utilização ou aproveitamento definido para a zona ou setor onde se edifica o empreendimento. As classificações do solo anteriores — que priorizavam o grau de urbanização — desaparecem e dão lugar à noção de carga de urbanização por uso, em que se privilegia a densidade construtiva e não populacional na planície e na frente de água marítima. Segundo a normativa de 1983, o solo do Recife passa a ser classificado em residencial, de atividades múltiplas, industriais, especiais, verdes e institucionais, e o coeficiente de utilização chega a 8,8 para alguns usos incentivados nas zonas de Atividades Múltiplas.

Entretanto, nenhuma normativa impactou tão negativamente o ordenamento do Recife como a Lei de Uso e Ocupação do Solo aprovada em 1996. A divisão da cidade em três zonas (Urbanização Preferencial, Urbanização de Morros e Urbanização Restrita) delega à Zona de Urbanização Preferencial (ZUP) 1 e 2 o protagonismo do alto e do médio potenciais construtivos, respectivamente. A ZUP 1 (alto potencial construtivo) ocupa a maior parte da planície urbana da cidade do Recife, onde se estimula a maior verticalização dos edifícios multifamiliares, por meio do elevado coeficiente de utilização construtivo do terreno e da drástica redução dos afastamentos[10].

A versão revisada do *Plano Diretor do Município do Recife*, datada de 2021, situa-se no conceito de ordenamento perseguido pelo anterior plano, com duas macrozonas, sendo que a do solo natural ou ambiental agrega a dimensão cultural representada pelas Zonas Especiais de Preservação do Patrimônio Histórico-cultural. As novas construções das zonas da macrozona

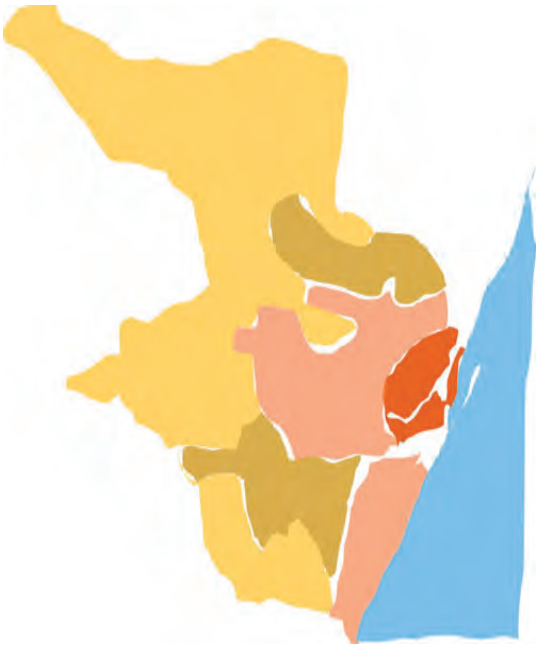
[10] As fortes críticas à desfiguração de áreas do Recife em razão da construção de edifícios de grande altura levaram à elaboração da Lei de Reestruturação da área de 12 bairros do Recife — Derby, Graças, Espinheiro, Aflitos, Jaqueira, parte da Tamarineira, Parnamirim, Santana, Casa Forte, Poço da Panela, Monteiro e Apipucos —, aprovada em 2001 (16.719). O importante trabalho sobre esse processo e o impacto das propostas nele contidas na configuração desse amplo solo norte do Recife podem ser conferidos no livro *Lei dos 12 bairros: Contribuição para o debate sobre a produção do espaço urbano do Recife*. LACERDA, Norma; SANTIAGO, Luiz Helvécio de; REYNALDO, Paulo; e CUNHA, Francisco. Cepe, 2018.

1940s and 1950s make up the largest portion, both in terms of number of lots and quantity of land developed. Fresh- and saltwater shape the area in a peculiar fashion, while the lake and the Blue River—a tributary of the rivers Jordão and Pina—create environments that make their own unique contribution to the abundant greenery of the mangrove. Such natural resources were not given due consideration in the design of this portion of the city.

Different from many cities in the world, which have experienced extensive or exponential urban expansion by way of greenfield development, the city of Recife, like most Brazilian cities, underwent gradual urban development over long periods of time and this was based on units that are independent from one another in terms of shape and size. This raises at least two extremely significant aspects of Recife's urban fabric: first, the broad diversity of forms, compared to the monotony resulting from the repetition of grid-like patterns in greenfield plans, according to which the design of each lot contributed something to the configuration of the city as a whole; and, secondly, the autonomous nature of the urban life of each unit of the plan. Greenfield plans provide a single continuous urban structure, while autonomy with regard to the size of roads, lots and squares in each allotment creates a unique pattern of urban design for each parcel of land.

2.2. The autonomy of buildings in relation to the inherited urban fabric

Recife first began to break with the system underpinning the expanding urban fabric of the city, albeit cautiously, with the approval of the urban planning legislation of 1961. The rules for high-rise development proposed were, in fact, similar to those contained in the legislation of 1953. Although single-family residential buildings dominated the design of urban space in the early 1960s, the rules for detached multi-family buildings, involving the progressive setbacks proposed eight years earlier, determined the typological pattern that would dominate the landscape of some neighborhoods of the city from the 1970s onwards. The use of the adjective *cautious* to describe this first phase of high-rise development in Recife seems especially appropriate when we consider the large setbacks created by the formula used. Each additional floor in the Urban Sector required the setback to be increased by a further 0.5 m or 1 m. This put serious restrictions on the building density of allotted land, resulting in a smaller number of housing units. There were, consequently, also fewer vehicles, both on account of the smaller number of units and in view of the fact that there were fewer automobiles on the road at that time. These rules were therefore broadly in keeping with the prevailing habits of all social classes in a society relatively familiar with the concept of single-family dwellings.



Centro Principal (ZC).
Main Center (ZC).

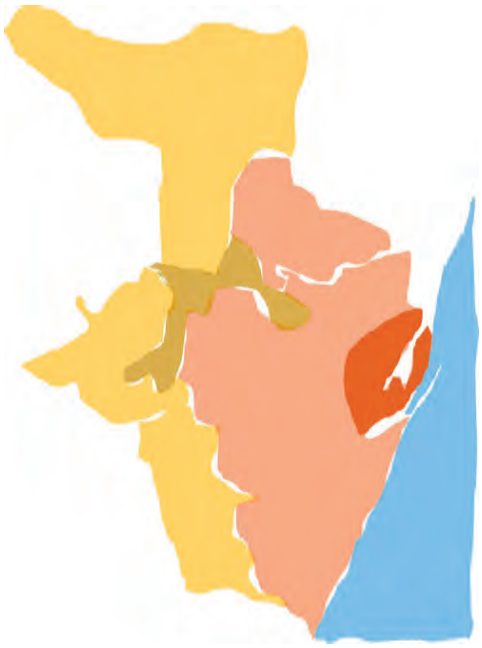
Zona Residencial alta densidade.
Residential Zone - high density.

Zona Residencial média densidade.
Residential Zone - medium density.

Zona Residencial baixa densidade.
Residential Zone - low density.

FIGURA 20
Zoneamento proposto pela legislação urbanística de 1983.
FONTE: RECIFE, 1983.

FIGURE 20
Zoning proposed by urban planning legislation of 1983.
SOURCE: RECIFE, 1983.



Centro Principal (ZC).
Main Center (ZC).

Zona de alta densidade construtiva.
Zone of high building density.

Zona de média densidade construtiva.
Zone of medium building density.

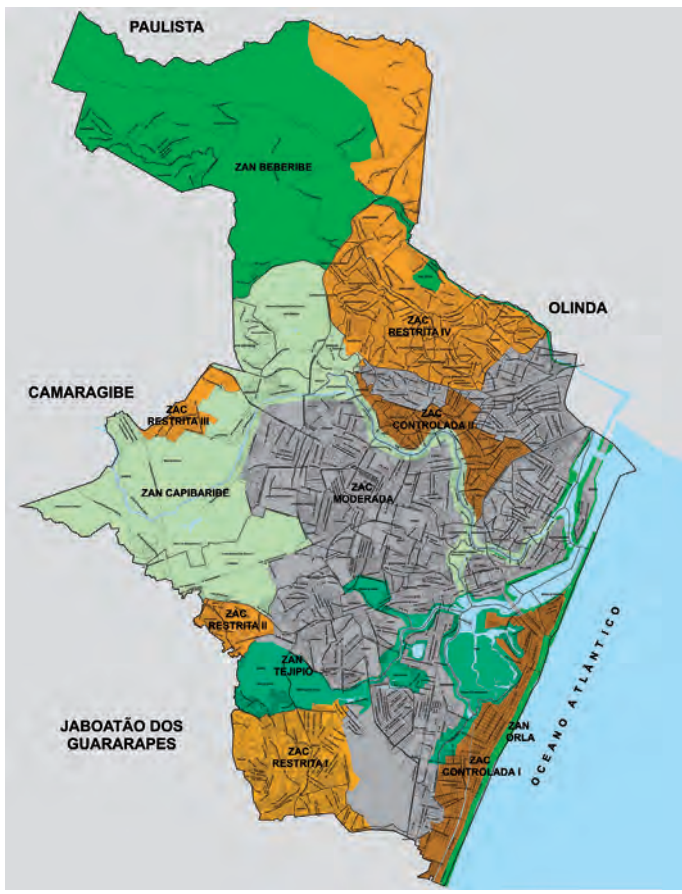
Zona de baixa densidade construtiva.
Zone of low building density.

FIGURA 21
Zoneamento proposto pela legislação urbanística de 1996.
FONTE: RECIFE, 1996.

FIGURE 21
Zoning proposed by urban planning legislation of 1996.
SOURCE: RECIFE, 1996.

FIGURA 22
Construções verticais a partir da legislação de 1996, observador no 17º andar de edifício localizado na rua Simão Mendes (Jaqueira).
FONTE: Simone GARCIA, 2013.

FIGURE 22
High-rise development after introduction of 1996 legislation.
SOURCE: Simone GARCIA, 2013.



Zona do Ambiente Construído Moderada.
Moderate Built Environment Zone.

Zona do Ambiente Construído Controlada (12 bairros sujeitos à legislação específica para o controle da verticalidade das construções).
Controlled Built Environment Zone (12 neighborhoods subject to specific legislation to control high-rise development).

Zona do Ambiente Construído Restrita (morros).
Restricted Built Environment (hillsides).

Zonas do Ambiente Natural.
Natural Environment Zones.

FIGURA 23
Zoneamento proposto pela legislação urbanística de 2008.
FONTE: RECIFE, 2008.

FIGURE 23
Zoning proposed by urban planning legislation of 2008.
SOURCE: RECIFE, 2008.

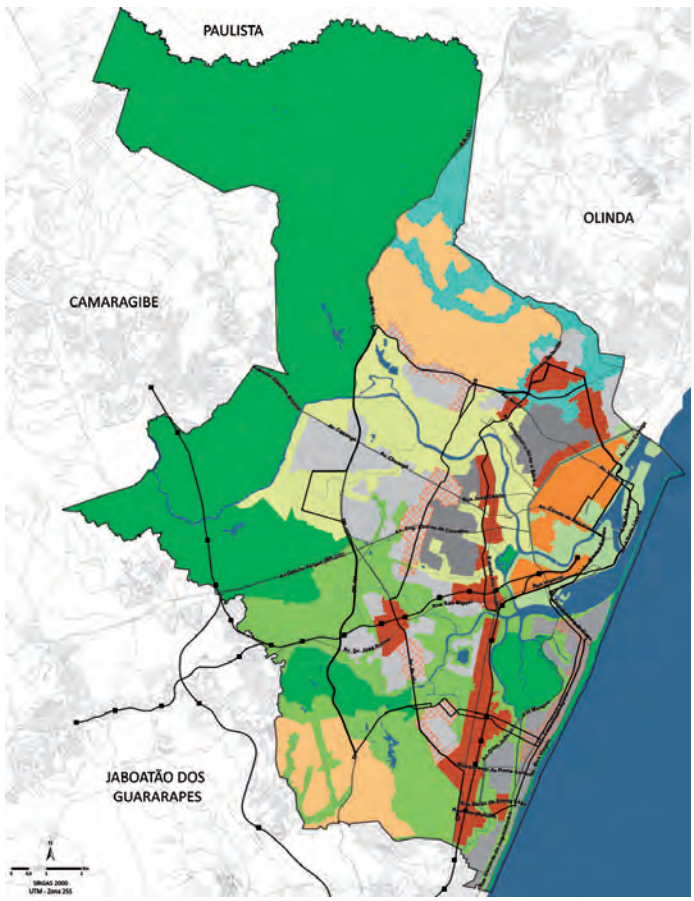
do ambiente natural e cultural resultam de menor Coeficiente de Aproveitamento (CA), enquanto as zonas do ambiente construído têm a mesma carga de urbanização prevista no instrumento urbanístico anteriormente vigente. Em contradição aos princípios e objetivos de valorização da cidade existente propostos no plano do início dos anos 2020 — urbanização de fundação da cidade —, parte da zona centro tem Coeficiente de Aproveitamento igual a 5, similar aos propostos na Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1996, responsável pela construção dos edifícios *piers* Duarte Coelho e Maurício de Nassau, com 43 pavimentos, localizados no exíguo solo entre o Cais de Santa Rita e a frente de água da Bacia do Pina, como também se observa no Plano Diretor de 2008.

A lógica de construir a cidade vertical sobre o solo urbano do Recife emerge, pois, a partir dos anos 1950 e, sucessivamente, incrementa-se por meio das regras e dos parâmetros oferecidos pelos instrumentos urbanísticos periodicamente aprovados.

É necessário lembrar que todo o processo de densidade construtiva e do aumento progressivo da verticalidade dos edifícios conta com o frágil traçado dos loteamentos que, progressiva e pausadamente, deram forma à expansão

Looking only at the allotments used above to exemplify the shape of expanding urban development in Recife, it can be seen that most lots had a surface area of roughly 360 m^2, as recommended by the legislation of 1936, while most streets had a width of up to 12 m (94%). One exception was the Areias Housing Estate—the only low-income development included—which had narrower roads (with 93% less than 10 m in width) and a smaller average lot area of around 200 m^2.

The sharpest increase in high-rise development in Recife occurred in the late 1970s and early 1980s, when rules restricting the number of vehicles per building were relaxed (1979) by way of laws such as the Use and Occupation of Land Act (1983). The term use *coefficient* now entered the urban planning lexicon in Recife and this, once multiplied by the surface of the land, resulted in a heightened building volume, while the reduction in setbacks between lots made it possible to create a larger number of layers, or floors. The heights of buildings soared, while residential units, principally, could be equipped with a generous quantity of parking space, whose construction did not raise the so-called use coefficient established for the zone or sector



Coeficientes de aproveitamento das seguintes Zonas:
Map: Land use coefficients for the following zones:

Zona de Desenvolvimento Sustentável Capibaribe (CA 2).
Capibaribe Sustainable Development Zone (CA 2).

Zona do Ambiente Construído Planície 1 e 2 (CA 4).
Floodplain Built Environment Zone 1 and 2 (CA 4).

Zona de Reestruturação Urbana 1 (CA 5).
Urban Restructuring Zone 1 (CA 5).

Zona Centro (CA 5).
Center Zone (CA 5).

FIGURA 24
Zoneamento proposto pela legislação urbanística de 2021.
FONTE: RECIFE, 2021.

FIGURE 24
Zoning proposed by urban planning legislation of 2021.
SOURCE: RECIFE, 2021.

urbana do Recife, com apenas a modificação do lote. A figura do remembramento de dois ou mais lotes foi, sem dúvida, o recurso utilizado para viabilizar a oportunidade de verticalização oferecidas pelas normativas urbanísticas. Por exemplo, o Loteamento Nossa Senhora do Pilar (1955) tem, entre 1969 e 2009, 108 remembramentos registrados, enquanto o Loteamento Pina de Dentro (1934) tem 41 registros de alteração dos lotes por meio do remembramento, em razão da presença de lotes com maior superfície no ato de sua aprovação. Tais procedimentos levam a crer que decorrem da necessidade de criar solo suficiente para receber o edifício vertical em ambos os loteamentos, e que, seguramente, repetem-se em todos aqueles cujo mercado imobiliário projeta os seus empreendimentos nessa tipologia, de modo a construir a paisagem que se observa nas figuras da página seguinte.

Segundo o urbanista catalão Manuel de Solà-Morales (1991), os tipos edificatórios, os lotes e as vias são as unidades da forma urbana, cuja parcela ou lote, "[...] morfologicamente, configura o desenho do solo com toda a variedade de formas, sistemáticas ou casuais, compostas geometricamente ou às vezes por repetição [...]".

in which the building was erected. The previous classifications of land—in which the degree of urban development was the main factor—disappeared and gave way to the notion of use loads, in which the prime factor on the floodplain or the seafront was the building density and not the population density. According to legislation introduced in 1983, land in Recife came to be classified as residential, multi-use, industrial, special, green, or institutional, and the use coefficient rose to as high as 8.8 for some uses encouraged in the multiple use zones.

FIGURA 25
Verticalização de bairros da parte norte do Recife: Graças no primeiro plano e Torre com fachada para a margem esquerda do Capibaribe.
FONTE: BANDEIRA DE MELO, 2011

FIGURE 25
High-rise development of neighborhoods in the Northern part of Recife: Graças in the foreground and Torre facing the left bank of the river Capibaribe.
SOURCE: BANDEIRA DE MELO, 2011.

FIGURA 26
Diversos momentos da verticalização da frente d'água de Boa Viagem.
FONTE: BANDEIRA DE MELO, 2011

FIGURE 26
Various examples of high-rise development on the Boa Viagem seafront.
SOURCE: BANDEIRA DE MELO, 2011.

Assim visto, as diferentes maneiras de organizar as vias, os lotes e as edificações são formas de Urbanização, Parcelação e Edificação que, nas suas diferentes combinações, dão lugar às formas urbanas. E entender a forma urbana, em toda a sua variedade, significa entendê-la como somatório da forma da Urbanização + forma da Parcelação + forma da Edificação, cada uma

However, no law had such a negative impact on the design of urban space in Recife as the Use and Occupation of Land Act of 1996. The division of the city into three zones (Preferential Urban Development, Urban Development of Hillsides, and Restricted Urban Development) assigned Preferential Urban Development Zones

delas resultante de ideias e projetos próprios, com "[...] ritmos de execução diferentes, com momentos diferentes de origem e âmbitos de escala também diferentes [...]". Entender assim é base para orientar a natureza dos projetos urbanos adequados para cada lugar e ocasião.

A decomposição conceitual da forma urbana do Recife nos três níveis de forma superpostos — da Urbanização, da Parcelação e da Edificação —, alterando-se o lote, abre o perigoso caminho da projetação motivada por aspectos além daqueles estampados na cidade que se observa e causadores da ruptura urbana observada pela perda de escala da rua e sobrecarga viária nas vias existentes.

O legislador urbanístico — arquiteto ou não — é, no dizer de Solà-Morales, o projetista da cidade na composição conceitual da forma urbana por outros anteriormente projetada, no caso os loteamentos que desenharam a expansão urbana do Recife. É, por assim dizer, o configurador das formas do crescimento urbano, que, no caso das legislações urbanísticas do Recife, tem desconsiderado a trilogia morfológica da forma urbana da cidade e sobre ela projetado uma carga de urbanização oportunista da facilidade oferecida pela alteração do lote.

No processo de ruptura, faz-se oportuno situar fenômenos desencadeadores ou impulsionadores de transformação urbana: os equipamentos terciários de grande superfícies. Inicialmente, representados pelos supermercados construídos a partir dos anos 1960, localizados na proximidade de um mercado e/ou feira públicos[11]. A expansão dessa tipologia comercial ocorre durante os anos 1970, e, a partir de 1980, passa à categoria de *shopping centers*, ou centros comerciais de múltiplas lojas e atividades. Tipologia nascida na periferia de grandes cidades norte-americanas e europeias, ela é implantada no interior da área urbanizável ou urbana do Recife. O primeiro centro comercial de múltiplas lojas e atividades da cidade foi inaugurado em Boa Viagem, em 1980. O equipamento passa a cumprir o papel de uma externalidade capaz de interiorizar a urbanização de uma vasta área no seu entorno, transpondo o padrão arquitetônico regulamentado inicialmente pela normativa de 1983 e, na sequência, pela de 1996. Padrão esse que, ao mesmo tempo, alterava o perfil das construções das quadras litorâneas do bairro.

Impacto similar tem a construção do Plaza Shopping, inaugurado em 1998, na zona norte do Recife. O equipamento impulsiona uma brutal transformação urbana com base na legislação de 1996, tanto na tipologia como no uso das edificações existentes. Como anteriormente comentado, a Lei de Uso e Ocupação do Solo aprovada na segunda metade dos anos 1990 pode ser classificada como uma normativa permissiva e abusiva pelos altos

[11] O primeiro supermercado construído no Recife, em Casa Amarela, nas proximidades do mercado e da feira públicos do bairro, data de 1966.

(ZUP) 1 and 2 for high—and medium-potential building development respectively. ZUP 1 (with high building development potential) occupied most of the urban floodplain of the city, where the construction of more high-rise multi-family buildings was encouraged by increasing the built use of land coefficient and drastically reducing setbacks[10].

In 2008, the Master Plan for the Municipality of Recife sought to bring about a slight reduction in urban planning parameters compared to the legislation of 1996, without, however, making any major changes. The first urban planning tool developed after the introduction of the Cities Statute (2001) divided Recife into two macrozones relating to high levels of vegetation cover and presence of water—the Natural Environment Macrozone (MAN)—and the quantity of urban development requiring reorganization—the Built Environment Macrozone (MAC). The MAC was further subdivided into three zones—Restricted, Controlled, and Moderate—, with the Moderate Built Environment Zone covering zones with high and medium-to-high building density according to the legislation of 1983 and 1996. In these same areas, urban planning parameters were applied to encourage high-rise development and, consequently, the gradual replacement of the single-family detached block, which had been the predominant typology during the process of urban expansion occurring throughout most of the 20th century (RECIFE, 2008).

The revised version of the Master Plan for the Municipality of Recife, dated 2021, focuses on the concept of *order* pursued by the previous plan, with two macrozones, the natural or environmental one including the cultural dimension represented by the Special Preservation of Historic and Cultural Heritage Zones. The new constructions in the natural and cultural environment macrozone zones resulted from a lower use coefficient, while the built environment zones had the same development load as envisaged in the urban planning legislation previously in force. Contrary to the aim and principle of acknowledging the value of the pre-existing city, as proposed in the plan drawn up in the early 2020s—for urbanization of the old city—, parts of the central zone have a use coefficient of 5, similar to that proposed in the Use and Occupation of Land Act

[10] The outrage sparked by the disfigurement of parts of Recife by the construction of very high buildings led to the creation of the Restructuring Law for 12 neighborhoods in Recife—Derby, Graças, Espinheiro, Aflitos, Jaqueira, part of Tamarineira, Parnamirim, Santana, Casa Forte, Poço da Panela, Monteiro and Apipucos —, approved in 2001 (16,719). Important studies of this process and the impact of the proposals contained therein upon the configuration of this broad swathe of northern Recife can be found in *The 12 Neighborhoods Law: contribution to the debate concerning the production of urban space in Recife*. LACERDA, Norma; SANTIAGO, Luiz Helvécio de, REYNALDO, Paulo, and CUNHA, Francisco. Cepe, 2018.

FIGURA 27
Verticalização do entorno do Shopping Center Recife a partir dos anos 1980.
FONTE: Google, 2013.

FIGURE 27
High-rise development surrounding Shopping Center Recife in the 1980s.
SOURCE: Google, 2013.

FIGURA 28
Verticalização do entorno do Shopping Center Plaza a partir do final dos anos 1990.
FONTE: Google, 2013.

FIGURE 28
High-rise development around Plaza Shopping in the late 1990s.
SOURCE: Google, 2013.

FIGURA 29
Processo de verticalização do entorno do Shopping Center Riomar a partir de 2012.
FONTE: Google, 2013.

FIGURE 29
High-rise development around Shopping Rio Mar since 2012.
SOURCE: Google, 2013.

coeficientes de utilização aplicados em toda a planície da cidade. Estudo realizado em 2005 já demonstrava o número das alterações da área em razão da presença do supermercado (inaugurado em 1990) e do *shopping center*. O número de unidades residenciais passa de 674, predominantemente residências unifamiliares, para 2.538 residências em edifício multifamiliar, ao tempo que a população moradora salta de 2.696 para 10.704 habitantes; o número de vagas de veículos, consequentemente potencial número de veículos circulando nas vias da área, era, na época da pesquisa, de 5.222 contra os 674 originalmente existentes, o que representa um aumento de mais de 600% (ESPOSITO, 2005).

Uma transformação urbana em curso também pode ser observada no entorno do Shopping RioMar, inaugurado no Pina, no antigo terreno ocupado pela fábrica da Bacardi, em 2012. Em apenas 10 anos de existência, o equipamento terciário impulsionou uma reconfiguração da paisagem e contou com o apoio da legislação de 1996 para a sua aprovação, embora os edifícios erguidos após a sua inauguração sigam as regras do Plano Diretor de 2008.

A concentração da atividade comercial em grandes *contenedores* especializados tem consequências sociais, urbanísticas e para o meio ambiente que vão além da atração que exercem para a transformação do uso e da tipologia unifamiliar do seu entorno. A "invenção de uma nova geografia comercial" (LUCIA, s/d), inacessível ao pedestre e concentrada em um único lugar, retira a vitalidade e o dinamismo da rua corredor comercial ao longo dos principais eixos viários e "[...] cria a sua própria centralidade cujo acesso se baseia na utilização do automóvel" (*Idem*, s/d). Característica que acarreta dois problemas urbanos nas mesmas proporções: o esvaziamento do comércio de proximidade na escala do pedestre e a geração de tráfego. Com 450 lojas e 5.800 vagas para estacionamento de veículos, o Shopping Recife alterou completamente o comércio da Avenida Conselheiro Aguiar e, por quase 20 anos, liderou sozinho a atração de usuários do Recife, da sua Região Metropolitana e de capitais vizinhas. Com 155 lojas e cerca de 900 vagas para estacionamento de veículos, o Plaza Shopping impacta negativamente o comércio ao longo da Avenida Dezessete de Agosto, conta com um projeto urbano que estimula o acesso motorizado e responde por um público usuário dos bairros da Jaqueira, de Parnamirim, de Santana, do Poço da Panela, de Casa Forte, do Monteiro e de Apipucos. O Shopping RioMar cria uma nova centralidade em um âmbito predominantemente popular, com novos fluxos para uma oferta de mais de 380 lojas, inúmeros pontos de prestação de serviços e 5.600 vagas para estacionamento de veículos. Parece evidente que concentrar a oferta comercial em grande superfície está relacionado com a transformação de uso e da tipologia outrora dominante, a diminuição do número total de locais comerciais tradicionais e o aumento do fluxo motorizado a um determinado destino na cidade.

in 1996. This Act was also responsible for the construction of the 'pier' edifices known as the Duarte Coelho Building and the Maurício de Nassau Building, each 43 floors high, located on the tiny strip of land lying between Santa Rita Quay and the Pina Basin waterfront, as can be seen in the 2008 Master Plan.

The logic of building a high-rise city on the urban land of Recife had been pieced together bit by bit, from the 1950s onwards, through the various regulations contained in the urban planning tools adopted during this period.

It should be remembered that the whole process leading to increased building density and progressively higher-rise development took place in the context of a fragile system of allotments, which had over time gradually shaped the urban expansion of Recife, with changes only occurring at the level of the individual lot. The decision to subdivide land into two or more lots was, without doubt, a resource used to make it possible to take advantage of the opportunity for high-rise development provided by urban planning legislation. For example, the Our Lady of Pilar allotment (1955) registered 108 re-allotments between 1969 and 2009, while the Pina Interior allotment (1934) registered 41 alterations made to lots involving subdivision, because of the specification of larger lot areas in the act of allotment for this area. Such procedures probably resulted from the need to create a sufficient quantity of land to accommodate high-rise buildings in these allotments and the procedure was certainly replicated in all those areas where the real-estate market employed this typology in its undertakings, creating a landscape like the one shown in the following photographs.

According to the Catalan urbanist Manuel de Solà-Morales (1991), building types, lots and roads are the basic building blocks of urban design, whose allotment "...morphologically configures the design of the built environment with the full variety of its forms, casual or systematic, by way of geometrical composition or sometimes repetition...".

Seen in this way, the different kinds of organization of streets, lots and buildings are forms of Urban Development, Allotment and Building that, through various combinations, produce a variety of urban forms. Understanding urban form, in its full variety, means seeing it as the sum produced by the form of Urban Development + the form of Allotment + the form of Building, each one of which results from the ideas and projects peculiar to it, with "...different rates of execution, different points of origin in time, and different scales of setting...". Understanding the system like this makes it possible to determine the nature of urban projects in such a way as to adapt them adequately to each place and each occasion.

The conceptual decomposition of the urban form of Recife at all three levels of superimposed form—Urban Development, Allotment, and

3. CONCLUSÕES: O FUTURO DO RECIFE

As legislações de uso e ocupação do solo de 1983 e 1996 e o Plano Diretor de 2008 consolidam, em definitivo, o bloco isolado como tipologia urbana do Recife, com a criação de parâmetros urbanísticos que estimulam o maior gabarito da edificação multifamiliar (aumento paulatino do coeficiente de utilização ou aproveitamento e redução dos afastamentos) e as construções habitacionais monofuncionais. Nas três normativas, a altura dos edifícios é incrementada em grande parte do solo municipal; o coeficiente de utilização, ou aproveitamento, aumenta; e os afastamentos diminuem, se comparados aos parâmetros aplicados na normativa de 1961. A superfície construída de cada edifício amplia-se ainda mais pelo fato de não se incluírem nos ditos coeficientes as superfícies construídas para os "[...] pavimentos destinados a garagem, estacionamentos ou guarda de veículos". À tipologia residência está associada uma minigaragem para veículos que ocupa, com pouco ou nenhum afastamento lateral, o privilegiado solo do pavimento térreo, matando a relação do edifício com a rua ou dos moradores dos prédios multifamiliares com a rica dinâmica do espaço público e vice-versa.

Em resumo, as normativas de 1919 e 1936 regulamentaram a substituição do sobrado entre medianeiras pelo bloco isolado unifamiliar, enquanto as legislações de 1953 e 1961 criaram as condições para a verticalização moderada do bloco isolado, que passa a compartilhar com a residência unifamiliar da tipologia residencial do Recife. As legislações de 1983, 1996 e 2008, por sua vez, instauram a supremacia do bloco isolado multifamiliar de grande altura sobre as demais tipologias. Apesar da predominância horizontal na ocupação do Recife, é notória a excessiva verticalização de extensas áreas, cujo processo acelerado de transformação data do final dos anos 1990, a partir da vigência da Lei nº 16.176, de 1996, com o estímulo para a renovação da cidade construída até a primeira metade do século XX, por novo padrão de verticalidade e sobre a singela trama e estrutura fundiária proposta nos loteamentos aprovados entre as décadas de 1920 e 1980.

Por si só, a decomposição conceitual da forma urbana do Recife pela alteração do lote cobra rigorosa reflexão sobre o planejamento do seu ordenamento; a maneira como o desígnio urbanístico define o destino do espaço público — não amigável ao pedestre e sobrecarregado de veículos — e a oferta de grandes superfícies comerciais que subtraem os estabelecimentos comerciais urbanos de pequena e média escala colocam um valor a mais sobre a questão urbana do crescimento do Recife.

Building—produced by changing the lot opens up a perilous path towards projects motivated by features extrinsic to the city. This causes the urban fabric to rupture in such a way that streets lose their natural scale and the existing road system becomes hideously overloaded.

Any urban planning legislator—be they a professional architect or not—is, in the words of Solà-Morales, a designer of the city in terms of the conceptual composition of an urban form previously designed by others. The allotments that shaped the urban expansion of Recife are a case in point. The urban planning legislator is, so to speak, the individual who shapes urban growth, which, in the case of the urban planning legislation of Recife, has disregarded the morphological triad of the urban form of the city and overloaded it with the easy-to-come-by opportunistic urban development brought about by altering the lot.

This disruptive process has also occasioned other phenomena that trigger or drive transformation of the city, such as the creation of tertiary facilities requiring vast swathes of land. The first manifestations of this were the supermarkets built from the 1960s onwards, usually in the vicinity of a pre-existing outdoor or covered market[11]. This type of commercial building became extremely popular during the 1970s and, after 1980, the first shopping malls, equipped with multiple retail outlets and other activities, began to emerge. These kinds of building first came into existence on the outskirts of large cities in Europe and North America and were subsequently installed in urban areas or areas suitable for urban development in Recife. The city's first multi-store shopping mall opened in Boa Viagem in 1980 and came to play the role of an external feature capable of internalizing the urban development of a vast surrounding area and taking advantage of the building standards first introduced in 1983 and then again in 1996. This pattern also altered the profile of buildings in coastal blocks of the neighborhood.

A similar impact was caused by the construction of the Plaza Shopping mall, which opened in 1998, in the northern part of Recife. This shopping center occasioned a brutal transformation of the area based on the 1996 legislation, both in terms of the typology and use of existing buildings. As outlined above, the Use and Occupation of Land Act introduced in the second half of the 1990s could rightly be described as a permissive and abusive law, on account of the high use coefficients applied to the whole floodplain of the city. A study carried out in 2005 already demonstrated the vast number of alterations in the area caused by the presence of the supermarket (which opened in 1990) and

[11] The first supermarket in Recife was built in Casa Amarela, near the public open and covered markets, in 1966.

the shopping mall. The number of housing units increased from 674 predominantly single-family residences to 2,538 residences in multi-family buildings, while the local population soared from 2,696 to 10,704. The number of parking spaces for vehicles—and consequently the potential number of vehicles circulating in the area—was identified by this study to be 5,222, compared to the 674 originally in existence, representing an increase of around 600% (ESPOSITO, 2005).

Another ongoing urban transformation is currently underway in the area surrounding the Shopping RioMar mall, which opened in 2012 in Pina, on the site formerly occupied by the Bacardi factory. After a mere ten years of existence, this tertiary facility has brought about substantial reconfiguration of the landscape. The project was approved under the 1996 legislation, but subsequently construction in the area has followed the rules laid out in the 2008 Master Plan.

The concentration of commercial activities in large-scale specialized containers has far-reaching consequences for society, urban planning and the environment and these extend far beyond the tendency to transform the single-family use and typology of buildings in the vicinity. The "invention of a new commercial geography" (LUCIA, s/d), inaccessible to pedestrians and concentrated in a single location, sucks the vitality and dynamism out of the commercial corridors lining the main road axes, "... creating a center of its own, access to which is by car" (Idem, s/d). This causes two equally serious urban problems: depletion of nearby commercial activities accessible to pedestrians, and traffic congestion. With 450 stores and 5,800 parking spaces, Shopping Recife has completely changed commerce on Conselheiro Aguiar Avenue and, for 20 years, was by far the main attraction for visitors to Recife from other parts of the Metropolitan Region and from the capital cities of neighboring States. With 155 stores and around 900 parking places, Plaza Shopping has had a negative impact on commerce along Dezessete de Agosto Avenue. The urban plan associated with this mall also encourages access by car and primarily serves customers from the neighborhoods of Jaqueira, Parnamirim, Santana, Poço da Panela, Casa Forte, Monteiro and Apipucos. Shopping RioMar has created a new hub in a predominantly low-income area, with new flows of traffic converging on a facility containing more than 380 stores, numerous services and 5,600 parking places. It seems clear that concentration of commerce within a single large tract of land is associated with the transformation of previously dominant uses and typologies, a reduction in the total number of traditional local stores and an increased flow of motorized traffic to a single destination.

3. CONCLUSIONS: THE FUTURE OF RECIFE

The 1983 and 1996 legislation regarding use and occupation of land and the 2008 Master Plan have overwhelmingly consolidated the status of the isolated block as the main urban typology of Recife, with the creation of urban planning parameters that encourage the creation of larger multi-family buildings (a gradual increase in use coefficient and a reduction in setbacks) and single-function housing constructions. All three pieces of legislation increased the height of buildings in most parts of the municipality, while also increasing the use coefficient and reducing setbacks, compared to the parameters contained in the legislation of 1961. The floor area of each building is further increased by the fact that so-called coefficients do not include "...floors designed for parking or storing vehicles". The residence typology is associated with a small car park for vehicles that occupies the privileged location of the ground floor, with little or no lateral setback, thereby destroying any connectivity between the building and the street or between residents of multi-family buildings and the rich dynamics of public space and vice-versa.

In short, the laws introduced in 1919 and 1936 provided the legal framework for the replacement of terraced townhouses by detached single-family lots, while the legislation of 1953 and 1961 created the conditions for the development of moderately high-rise detached blocks, which came to be the second most typical residential typology in Recife alongside the single-family model. The planning laws of 1983, 1996 and 2008, in turn, established the supremacy of the multi-family very-high-rise detached block over other typologies. Despite the predominantly horizontal nature of its urban development, Recife is known for the extreme high-rise development that has occurred in extensive swathes of the city, especially in the period following 1990, when Law nº 16,176 came into effect. This has encouraged significant reconstruction of the city built during the first half of the 20th century, with the new model of high-rise development being superimposed upon the simple layouts and systems of allotment proposed and approved between the 1920s and the 1980s.

The fact that the conceptual decomposition of the urban form of Recife has been single-handedly responsible for changes in the type of lot developed should occasion sober reflection on current practices in urban planning and design. The way in which urban design determines use of public space in such a way as to make it hostile to pedestrians and overloaded with vehicles and the use of large plots of land for shopping malls, to the detriment of small- and medium-sized businesses, makes it even more important that questions are raised regarding the nature of the expansion of urban development in Recife.

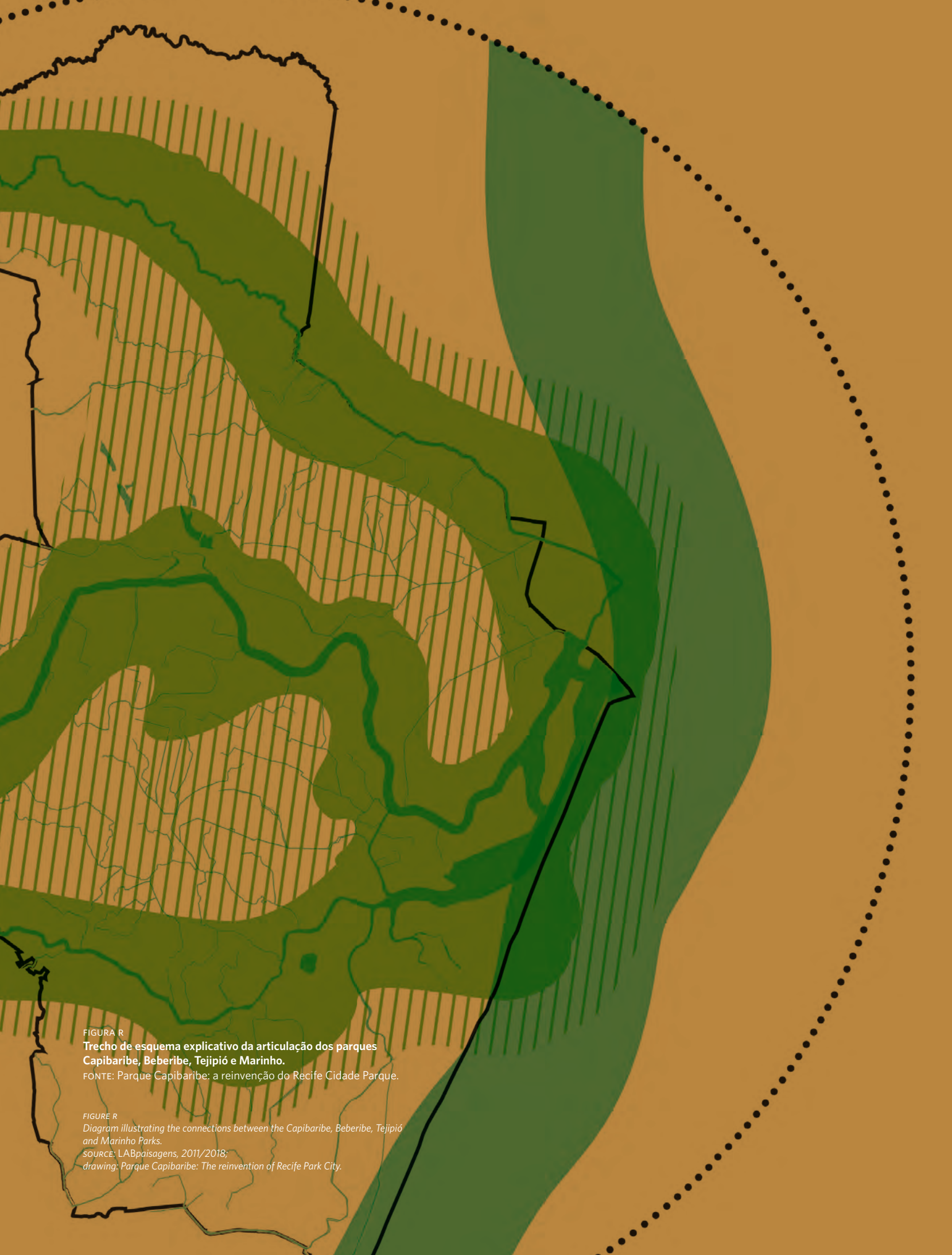


FIGURA R
Trecho de esquema explicativo da articulação dos parques Capibaribe, Beberibe, Tejipió e Marinho.
FONTE: Parque Capibaribe: a reinvenção do Recife Cidade Parque.

FIGURE R
Diagram illustrating the connections between the Capibaribe, Beberibe, Tejipió and Marinho Parks.
SOURCE: LABpaisagens, 2011/2018; drawing: Parque Capibaribe: The reinvention of Recife Park City.

11

A REINVENÇÃO DO RECIFE RUMO AOS 500 ANOS

THE REINVENTION OF RECIFE FOR ITS 500TH ANNIVERSARY

FRANCISCO CUNHA

Não obstante a observação da história do desenvolvimento urbano do Recife evidenciar momentos em que a cidade foi objeto de planos e propostas de planejamento, a começar pelo pioneiro plano urbanístico mandado traçar por Maurício de Nassau, no século XVII, não parece despropositado afirmar que ela chega ao final do século XX em tal estado de esgotamento do seu modelo de desenvolvimento urbano que falar em *apagão urbanístico* não seria exagero.

Que o digam os engarrafamentos, as dificuldades de mobilidade, o desrespeito pelas regras de trânsito, a habitação precária, os alagamentos, os deslizamentos de terra, os edifícios sem relação com as ruas, as ruas escuras, as calçadas destruídas, os rios cheios de lixo e esgoto... e uma infinidade de disfunções urbanas comprometedoras da civilidade, a despeito dos avanços timidamente conseguidos.

Um *apagão* que se reforça pelo que seria uma "cidade sem projeto", seja aquela formal, resultado da superposição dos loteamentos aprovados ao longo do século XX, na observância das normativas pertinentes (ver a respeito especificamente o capítulo anterior), seja a cidade informal, de urbanizações e habitações precárias em áreas de risco, representando ainda nos dias atuais cerca de 50% da população da cidade.

E como se não bastasse esse esgotamento do próprio modelo adotado, a observação da dinâmica política do período pós-redemocratização pelo qual passou o País (com a instalação da Nova República, a elaboração da Constituição de 1988 e a eleição direta para presidente da República em 1989) parece também evidenciar o que se poderia chamar de "desmonte" das estruturas formais de planejamento (vistas talvez como instâncias "tecnoburocráticas" que deveriam dar lugar a um tal "planejamento democrático" em substituição ao "planejamento autoritário" que deveria eliminar). No Recife, esse fenômeno se verificou tanto no nível municipal (com o enfraquecimento das instâncias de planejamento urbano da Prefeitura do Recife) quanto estadual/metropolitano (com o enfraquecimento do Condepe e da Fidem) e nacional/regional (com a extinção e depois recriação enfraquecida da Sudene).

O resultado não é, claro, uma cidade "morta" — porque "uma cidade não morre de vez", como muito bem expresso no poema do poeta pernambucano José Mário Rodrigues —, mas uma cidade bastante combalida.

Although, historically, Recife as a city has seen times when it was the object of plans and planning proposals, beginning with the pioneering urban plan ordered by Maurice of Nassau, in the 17th century, by the late 20th century the city's model of urban development had descended into such a state of degradation that it would be no exaggeration to speak in terms of an urban planning blackout.

The constant traffic congestion, difficulties with mobility, disrespect for the rules of the road, substandard housing, flooding, landslides, disconnection of buildings from the streets, lack of street lighting, damaged sidewalks, rivers full of sewage and trash, and a multitude of other urban dysfunctions that undermine civility, bear ample witness to this, despite the fact that some modest advances have been made.

This 'blackout' has been worsened by the fact that the city is largely "unplanned", whether it be the formal city, which is the result of various successive subdivisions of land approved in the course of the 20th century, in compliance with the relevant regulations (see the previous chapter), or the informal city, created by precarious urban development and housing in high-risk areas, which is still at present home to 50% of the city's population.

Furthermore, on top of this total failure of the adopted model, there is the fact that the political dynamic of the period subsequent to the 're-democratization' through which Brazil passed (with the introduction of the New Republic, the 1988 Constitution, and direct election of the President of the Republic in 1989) has generated a process that could well be called a "dismantling" of formal planning structures. This may have been because such structures are seen as examples of the kind of technical bureaucracy and "authoritarian planning" that so-called "democratic planning" was supposed to replace. In Recife, this phenomenon has occurred at municipal level (with a weakening of urban planning institutions within Recife City Hall), at State and Metropolitan level (with the weakening of Condepe and Fidem) and also at national/regional level (with the closure and subsequent re-opening of Sudene).

This has clearly not resulted in a totally dead city—because "a city does not die all of a sudden", as the poem by the Pernambuco poet José Mário Rodrigues so aptly puts it—but a city whose strengths are nevertheless greatly depleted.

A Cidade [1]

José Mário Rodrigues

Uma cidade não morre de vez.
Vai morrendo nos que nascem quase mortos.
Vai morrendo na fome dos que matam e morrem
Num círculo de extrema impossibilidade.
Vai morrendo na mesquinhez
dos homens que deveriam morrer.

Uma cidade não morre de vez.
Morre com os mangues do rio morto
afogando uma solidão que mata.

Uma cidade não morre de vez.
Morre com a morte dos
que a sonharam viva.

Esse quadro desolador, todavia, adentra o novo século coadjuvado por uma realidade que apresenta novos componentes e alguns fatos portadores de futuro que merecem um olhar mais atento, tanto pelo poder que têm de tornar ainda mais exigente o quadro herdado (como as mudanças climáticas, por exemplo) quanto pelo potencial de transformação da realidade adversa que ensejam. Para o bem e para o mal, o século XX inaugura o fenômeno da sociedade em rede que, no Recife, manifesta-se com determinadas características que merecem ser melhor observadas pelo potencial que têm de influenciar desdobramentos como, por exemplo, a reação da sociedade civil organizada, novas condutas do poder público municipal e a participação mais ativa da universidade (e de outras instâncias do terceiro setor) na produção compartilhada e aplicável de conhecimento para a intervenção urbana na forma de planos e programas de qualidade superior.

O objetivo do presente capítulo é, justamente, esboçar com mais detalhe esse novo cenário que se desenha para o futuro do Recife, procurando fixar algumas conclusões sobre a importância de tornar o processo de construção desse futuro algo que esteja menos ao sabor do acaso (e de interesses particulares) e mais sob o comando da vontade social majoritária (e tecnicamente consistente) acerca da cidade de que precisamos, tendo como horizonte seu aniversário de 500 anos, em 2037.

[1] Poesia A CIDADE de José Mário Rodrigues /1947. Livro PERNAMBUCO TERRA DA POESIA: Um painel da poesia pernambucana dos séculos XVI ao XXI 2ª edição 2010.

The City[1]

José Mário Rodrigues

A city does not die all of a sudden.
It dies slowly in those who are
already born dead.
It dies in the hunger of those who kill
and are killed
in a vicious cycle of extreme
impossibility.
It dies in the small-mindedness
of those who should be dead.

A city does not die all of a sudden.
It dies with the mangroves of the dead
river drowning in fatal solitude.

A city does not die all of a sudden.
It dies with the death of those who
dreamed it to life.

Despite this disheartening situation, the new century has brought a new reality in which numerous factors suggest that change may be afoot. This deserves looking into more closely, both because some of these factors (such as climate change) may make the situation we have inherited even more challenging and because others have the potential to bring about the desired transformation of this adverse reality. For good or ill, the 20th century gave rise to the phenomenon of the networked society, which, in Recife, has taken on specific characteristics that merit closer observation on account of the potential they have to influence future developments. Examples of these include: the reaction of organized civil society, new forms of behavior on the part of the municipal authorities and more active participation of the university (and other non-government agents) in the shared production of knowledge applied to urban intervention in the form of better-quality plans and programs.

The aim of the present chapter is to provide a more detailed outline of the new scenario that is emerging for the future of Recife. We thus attempt to draw a number of conclusions regarding the importance of ensuring that the process of building this future in time for the commemoration of the city's 500th anniversary in 2037 depends less on random events (and private interests) and more on the will of the majority of society and technically consistent proposals regarding the city that we need.

[1] "The City" by José Mário Rodrigues /1947 in PERNAMBUCO TERRA DA POESIA: Um painel da poesia pernambucana dos séculos XVI ao XXI [Pernambuco Land of Poetry: an anthology of the poetry of Pernambuco from the 16th to the 21st century] 2nd edition, 2010.

1. A EMERGÊNCIA DA CIDADANIA MOBILIZADA PELA INTERNET

1.1. O Fenômeno Mundial

O novo século inaugura um fenômeno, de abrangência planetária, que dá um novo rumo ao debate e à mobilização popular pelo direito à cidade, em especial no período pós-pandemia da Covid-19: a consolidação da emergência da internet na vida cotidiana das pessoas, sobretudo pela via das redes sociais.

Em escala mundial, talvez a primeira vez que o fenômeno da formação de "redes de indignação e esperança", para citar o título do livro de Manuel Castells, tenha eclodido foi na cidade de Seattle (EUA), em 30 de novembro de 1999, como reação à reunião da Organização Mundial do Comércio (OMC), quando entre 40 e 100 mil pessoas se mobilizaram por vários dias seguidos nas ruas até a queda da chamada *Rodada do Milênio*.

Outro evento marcante nesse particular foi a denominada Primavera Árabe, iniciada em dezembro de 2010 com a derrubada do governo da Tunísia. A partir daí, foi criada uma onda que se estendeu pelos países do norte da África e do Oriente Médio durante todo o ano de 2011. Esse movimento foi nitidamente influenciado pelas mídias sociais (Facebook, Twitter e YouTube), intensamente usadas para mobilizar e informar tanto as populações manifestantes em cada país como a comunidade internacional em relação às ações de repressão.

Dos países árabes, a onda de protestos cruzou o oceano e em setembro de 2011 eclodiu nos EUA com o movimento *Occupy Wall Street*, cujo lema era *We are the 99%* (Nós somos os 99%). A mobilização começou no distrito financeiro de Manhattan e, no final do ano, já alcançava Boston, Chicago, Los Angeles, Portland, São Francisco e outras cidades nos EUA, expandindo-se para a Europa e outras partes do mundo.

1.2. O Ocupe Estelita no Recife

No Recife, pode-se dizer que esse movimento de mobilização, mais com as características de direito à cidade, iniciou-se em 2012 com o grupo Direitos Urbanos, na forma de uma página no Facebook e de um blogue com o seguinte relato de suas motivações:

1. THE EMERGENCE OF ONLINE MOBILIZATION OF CITIZENS

1.1. The global phenomenon

The new century saw the advent of a new global phenomenon that has given a new direction to the debate and mobilized the population around the right to the city, especially in the period following the Covid-19 pandemic, during which the Internet (and in particular social media) became an increasingly essential part of people's everyday lives.

On a global scale, the first occurrence of the phenomenon that Manuel Castells has called "networks of outrage and hope" may have been in the US city of Seattle, on 30 November 1999, when around 40,000 to 100,000 individuals mobilized to protest the meeting of the World Trade Organization (WTO) for several days until the breakdown of the so-called Millennium Round of negotiations.

Another striking event in this regard was the so-called Arab Spring, which began in December 2010 with the overthrow of the Tunisian government. This generated a wave of protests that swept North Africa and the Middle East throughout 2011. This movement was clearly influenced by social media (Facebook, Twitter and YouTube), which were heavily used both by those protesting in each country and by the international community to mobilize participants and to expose acts of repression.

The wave of protests spilled out from the Arab World across the Atlantic Ocean and, in September 2011, broke out in the United States in the form of the Occupy Wall Street movement, whose slogan was "We are the 99%". The protest began in the financial district of Manhattan and, by the end of the year, had spread to Boston, Chicago, Los Angeles, Portland, São Francisco and other US cities, and back across the Atlantic to Europe and other parts of the world.

1.2. Occupy Estelita in Recife

This protest movement reached Recife in 2012 with the Urban Rights group—a group organized around the right to the city—in the form of a Facebook page and a blog which described its motives as follows:

FIGURA 1
Occupy Wall Street, 2011.
FONTE: https://www.occupy.com/article/
FIGURE 1
Occupy Wall Street, 2011.
SOURCE: https://www.occupy.com/article/

FIGURA 2
Audiência pública do projeto Novo Recife na Câmara Municipal em 22.03.2012.
FONTE: https://direitosurbanos.files.wordpress.com/2013/
FIGURE 2
Public hearing on the New Recife Project, at Recife City Council Chamber, on 22.03.2012.
SOURCE: https://direitosurbanos.files.wordpress.com/2013/

FIGURA 3
Ocupe Estelita no Cais José Estelita.
FONTE: Revista Continente 01/11/2018.
FIGURE 3
Occupy Estelita on José Estelita Quay.
SOURCE: https://direitosurbanos.files.wordpress.com/2013/

O grupo **Direitos Urbanos | Recife** surgiu da articulação de pessoas interessadas em política e preocupadas com os problemas da cidade do Recife. A partir de um grupo de pessoas que se conheciam *offline*, o grupo foi se expandindo através das redes sociais e começou a transformar suas preocupações em ação pelo menos desde a reinvindicação do tombamento do Edifício Caiçara. A mobilização seguinte foi contra um projeto de lei que visava proibir o consumo de álcool nas ruas e limitar o horário de funcionamento de bares como medida de combate à violência. Nós fomos da opinião de que o projeto trazia um ônus à vivência da cidade, criava uma cidade enclausurada, proibida de frequentar um espaço social importante, reforçando, além disso, alguns hiatos entre classes sociais. Esta mobilização agregou pessoas em torno do desejo comum de participar mais ativamente das decisões políticas que regulam ou interferem na vida social da cidade do Recife, buscando alternativas de ação quando o interesse da cidade fica esquecido pela representação política formal. Por isso, logo ficou claro que aquilo que estava realmente em jogo nas discussões sobre o tal projeto de lei era uma concepção maior de cidade, de política, do tipo de vida que queremos. E, por essa razão, o grupo acabou atraindo a discussão de diversos outros problemas da cidade além desse projeto. [...] A força do grupo está, portanto, nessas discussões, que rompem com as compartimentalizações nas quais o planejamento da cidade é forçado pela estrutura burocrática dos governos e nos dá a esperança de que dessa troca de ideias surjam boas soluções para os problemas da cidade (https://direitosurbanos.wordpress.com/about/).

Esse tipo de engajamento que se desdobrou rapidamente na internet logo tomou a forma de uma típica "rede de indignação e esperança" com a deflagração do movimento Ocupe Estelita em contestação ao *Projeto Novo Recife*. O episódio fundador dessa iniciativa foi a audiência pública sobre o projeto, realizada em 22 março de 2012, no "Plenarinho" da Câmara Municipal do Recife, quando houve forte contestação à proposta apresentada por alegadas falhas na aquisição do terreno e no conteúdo projetual apresentado, e pela falta de estudos prévios de impacto, conforme se pode ver pelo trecho da reportagem a seguir.

The **Urban Rights | Recife** group emerged as a result of the coming together of people interested in politics and concerned with the problems of the city of Recife. Starting out with a collection of people who met offline, the group expanded through social networks and began to transform its concerns into action with the call for Edifício Caiçara to be declared a listed building. The subsequent protest opposed a bill that aimed to prohibit the consumption of alcohol on the streets and restrict the opening hours of bars as a measure to combat violent crime. We were of the opinion that this project would in fact be harmful to the social life of the city, creating a cloistered city and causing important social venues to become off bounds, thereby further widening the gulf between rich and poor. This protest brought people together around a shared desire to play a more active role in the political decisions that govern or affect the social life of the city of Recife, seeking alternative forms of action when official political representatives do not have the true interests of the city in mind. It therefore soon became clear that what was really at stake in discussions regarding this specific government bill in fact involved a broader conception of the city, of politics, and of the kind of life we desire. The group thus ended up generating discussion of various other problems faced by the city beyond this one... The strength of the group lay precisely in the power of these discussions, which broke with the accustomed compartmentalization into which city planning is straight-jacketed by the bureaucratic structure of government. This gives us hope that this exchange of ideas will in future generate effective solutions to the city's problems (https://direitosurbanos.wordpress.com/about/).

This kind of engagement spread rapidly on the Internet and soon took the form of a typical "network of outrage and hope" with the emergence of the Occupy Estelita movement to contest the New Recife Project. The incident that sparked this intervention was the public hearing on the project, held on 22 March 2012, at the so-called "Little Plenary Session" of Recife's Municipal Council Chamber. At this meeting, strong opposition was voiced in relation to the proposal

FIGURA 4
Marca do movimento Ocupe Estelita e flagrante de uma das manifestações culturais acontecidas na área pública na frente do empreendimento.

FIGURE 4
Logo of Occupy Estelita movement and photograph of one of the cultural events staged in the public space in front of the area.

> O movimento *Ocupe Estelita* e o grupo Direitos Urbanos apontam que há uma série de irregularidades ou, ao menos, pontos não muito claros no *Projeto Novo Recife.* O primeiro deles é que o leilão da área, uma propriedade da Federação, não poderia ter sido feito sem consulta a outros órgãos públicos que eventualmente tivessem interesse nela. No entanto, o leilão ocorreu mesmo com a manifestação de interesse do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) de Pernambuco pela área.
>
> *(Revista Ciência e Cultura, vol. 66, nº 4, São Paulo, out./dez. 2014 - SBPC).*

Em seguida a esse episódio, foram realizadas várias atividades culturais na área pública externa ao terreno do empreendimento projetado, no local denominado Cais José Estelita, que, ironicamente, leva o nome de um dos pioneiros da prática e do ensino do urbanismo no Recife[2]. Daí o movimento ter adquirido a denominação de #OcupeEstelita e, nessa condição, ter atuado como uma espécie de *avant-première das Jornadas de Junho*, acontecidas em todo o País no ano de 2013. Paralelamente às manifestações públicas, iniciou-se algo como uma guerra jurídica para impedir a realização do empreendimento, da qual participaram ativamente, além dos manifestantes e simpatizantes, os Ministérios Públicos Estadual e Federal.

A situação se intensificou com o aumento do apoio ao movimento e dos eventos realizados, até que, após o início da demolição de um dos imóveis existentes no terreno para a instalação do canteiro de obras, iniciou-se uma ocupação por parte do movimento na área interna do imóvel, levando a mobilização para dentro do terreno do empreendimento. Essa atitude acirrou os

[2] José Estelita foi um engenheiro pernambucano que atuou ativamente no início do século XX no Recife. Formado pela Escola de Engenharia do Recife, Estelita foi engenheiro do Porto do Recife, onde chegou a exercer o cargo de Diretor de Docas e Obras. Também participou de vários projetos na cidade, como foi o caso da Avenida Guararapes. Foi professor de Urbanismo da Escola de Belas Artes do Recife e escreveu diversos artigos nos jornais e periódicos locais discutindo os problemas urbanos da cidade.

presented, because of irregularities surrounding the acquisition of land and the content of the project and the lack of prior impact studies, as can be seen in the report cited below.

> The Occupy Estelita movement and the Urban Rights group have noted various irregularities, or, at least, points requiring clarification, in the New Recife Project. The first of these concerns the fact that the tract of land, which was the property of the Federal Government, should not be auctioned off without prior consultation of other public organs that may have an interest in acquiring it. The auction nevertheless went ahead despite the fact that the Pernambuco Institute of National Historical and Artistic Heritage (Iphan) had expressed an interest in the area.
>
> *(Revista Ciência e Cultura, vol. 66, nº 4, São Paulo, Oct. - Dec. 2014 - SBPC).*

Following this episode, various cultural events were staged in the public space outside the plot intended for the project, on José Estelita Quay, which, ironically, bears the name of one of the pioneers of urban planning as an academic discipline in Recife[2]. The movement thus adopted the tag of #OcupeEstelita and acted as a kind of prelude to the 'June Days' protests that occurred throughout Brazil in 2013. Alongside these public demonstrations, a legal battle was waged to put a halt to the undertaking, with the active participation not only of the protestors and sympathizers, but also State and Federal Public Prosecutors.

[2] José Estelita was a Pernambuco engineer who was active in Recife in the early 20th century. A graduate of the Recife School of Engineering, Estelita worked as an engineer for the Port of Recife, where he held the post of Director of Docks and Works. He was also actively involved in various projects in the city, including Guararapes Avenue. He was also Professor of Urbanism at the Recife School of Fine Arts and wrote various articles in local newspapers and periodicals on the urban planning problems of the city.

FIGURA 5
Primeira versão do projeto Novo Recife com a Avenida Dantas Barreto sem "chegar" à Bacia do Pina.

FIGURE 5
Original version of New Recife Project, with Dantas Barreto Avenue failing to connect with the Pina Basin.

FIGURA 6
Detalhes do "redesenho" do Projeto Novo Recife com a "saída" da Av. Dantas Barreto para a frente d'água da Bacia do Pina.

FIGURE 6
Details of redesigned New Recife Project with Dantas Barreto Avenue connecting with the waterfront of the Pina Basin.

ânimos e culminou em julho de 2014, depois de 19 dias de ocupação, com o exercício coercitivo, por parte da Polícia Militar de Pernambuco, de um mandado de reintegração de posse.

Mesmo com o desfecho coercitivo da ocupação, a Prefeitura do Recife deu continuidade ao processo de diálogo que havia começado, e o projeto inicial terminou sendo objeto de um redesenho que o tornou mais "palatável", incorporando alguns dos ajustes reivindicados, dentre os quais a melhor preservação da paisagem (*skyline*) de Santo Antônio e São José pela redução da altura dos prédios do extremo norte do empreendimento, inicialmente muito elevados. Outro ajuste incorporado no redesenho do projeto foi a continuidade em linha reta da Avenida Dantas Barreto até a Bacia do Pina, possibilitando o "desempoçamento" do bairro de São José.

Tensions escalated as support for the movement and the events organized increased to the point where, after work began on demolition of one of the buildings currently occupying the site to make way for construction work, the plot itself was invaded by some protesters. This further inflamed passions and culminated, in July 2014, after a 19-day-long sit-in, in the Pernambuco Military Police using force to ensure compliance with a repossession warrant.

Despite the violent end to the sit-in, Recife City Hall continued the dialogue it had initiated, and the original project ended up being redesigned to make it more "palatable". This included incorporating some of the adjustments called for by the protesters, such as more extensive preservation of the skyline of Santo Antônio and São José by reducing the height of buildings at

O "empoçamento" do bairro de São José, vale dizer a sua impossibilidade de chegar até a Bacia do Pina, deu-se historicamente pela construção do pátio ferroviário cujo terreno leiloado, um próprio da União, sediou a primeira versão do *Projeto Novo Recife*, que, na prática, desconsiderou esse fato territorial inconteste. A ausência de um plano urbanístico que levasse em conta essa peculiaridade, além do fato de "nas costas" do empreendimento estar a cidade de 400 anos (os bairros de Santo Antônio e São José), prejudicou enormemente a integração da primeira versão do projeto com o entorno. Só com o redesenho do projeto é que se conseguiu essa "saída" estratégica.

the extreme northern end of the site, which had originally been intended to be very high. Another adjustment incorporated into the redesign of the project was the continuation of Dantas Barreto Avenue in a straight line to the Pina Basin, thereby avoiding isolation of the São José neighborhood.

The "isolation" of the São José neighborhood, making it impossible for it to connect to the Pina Basin, was brought about historically by the construction of a railway station forecourt, the land of which, belonging to the Federal Government, was auctioned off and earmarked for the first version of the New Recife Project, which,

FIGURA 7
Logomarca do Grupo Casa Forte Mais Segura e foto de alguns componentes durante caminhada noturna de inspeção pelo bairro.

FIGURE 7
Logo of A Safer Casa Forte group and photo of some members during night-time walk to inspect the neighborhood.

1.3. A Mobilização Comunitária pela Internet no Recife

Reproduzindo a tendência mundial de mobilização pela internet (particularmente pelo aplicativo WhatsApp) em torno de uma causa (a causa, no caso, é a qualidade de vida nos bairros), numa espécie de revigoramento da antiga associação de moradores, multiplicam-se pela cidade, por certo positivamente influenciados pelo Ocupe Estelita, grupos de bairros, como: Casa Amarela Saudável (Casa Amarela), Jardim Secreto do Poço da Panela (Poço da Panela), Por Amor às Graças (Graças), Coletivo Setúbal (Setúbal) e Casa Forte Mais Segura (Casa Forte), cujo exemplo vale a pena destacar.

O grupo Casa Forte Mais Segura (CFMS) inclusive estabeleceu um conjunto de princípios e diretrizes que regem o seu funcionamento e são rigidamente observados pela coordenação, que atua de forma ativa e participante.

Como exemplo de atuação deste grupo, destaca-se o caso do Largo do Holandês que, originalmente, era um local junto ao Riacho Parnamirim onde se acumulava diariamente uma grande quantidade de lixo descartado pela população e por estabelecimentos comerciais da vizinhança. O grupo CFMS mobilizou-se, em articulação com a Prefeitura do Recife (com a Secretaria de Inovação Urbana e a Emlurb), e promoveu uma requalificação do local, inclusive com a adoção de um nome para o logradouro junto à Câmara Municipal do Recife por iniciativa do então vereador Jayme Asfora, morador do bairro.

in practice, disregarded this incontestable fact regarding São José. The absence of an urban plan taking this peculiarity into consideration, in addition to the fact that the "backdrop" to the project was the 400-year-old city center (the neighborhoods of Santo Antônio and São José), greatly impeded the integration of the development into the surrounding area in the first version of the project. It was only in the redesigned project that a strategic 'solution' was found.

1.3. Community mobilization on the Internet in Recife

In line with the worldwide tendency for people to mobilize online (particularly by way of WhatsApp) around a cause (in this case the quality of life in the neighborhoods of Recife), neighborhood groups clearly influenced by Occupy Estelita have sprung up across the city in recent years, as a kind of reinvention of the old residents' associations. These include Casa Amarela Saudável [Healthy Casa Amarela] (Casa Amarela), Jardim Secreto do Poço da Panela [Poço da Panela Secret Garden] (Poço da Panela), Por Amor às Graças [For the Love of Graças] (Graças), Coletivo Setúbal [the Setúbal Collective] (Setúbal) and Casa Forte Mais Segura [A Safer Casa Forte] (Casa Forte).

The Safer Casa Forte Group (CFMS) has even established a set of principles and guidelines, and these are strictly observed by the coordinators, who are themselves active participants.

FIGURA 8
Placa de azulejos do projeto História nas Paredes do IAHGP.
FONTE: http://oxerecife.com.br/2019/02/05/frevo-abraco-e-historia-em-casa-forte/

FIGURE 8
Ceramic tile plaque put up by the IAHGP's 'History on the Walls' project.
SOURCE: http://oxerecife.com.br/2019/02/05/frevo-abraco-e-historia-em-casa-forte/

O nome do logradouro remete a uma passagem do livro *Assombrações do Recife Antigo,* do sociólogo pernambucano Gilberto Freyre, que relata a periódica aparição por aquelas paragens do fantasma de um holandês montado a cavalo, oficial da Companhia das Índias Ocidentais, morto na Batalha de Casa Forte (que dá nome ao bairro e à sua principal artéria — Avenida Dezessete de Agosto — dia da batalha ganha pelas tropas pernambucanas), em 1645. No local, foi afixada uma placa de azulejos integrante do projeto *História nas Paredes*, do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). O lixo parou de ser colocado no local, e a cidade ganhou mais um logradouro urbanizado.

2. A REAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA

2.1. O Observatório do Recife

Simultaneamente a esses movimentos de mobilização pelas redes sociais e de incremento dos estudos e provocações urbanísticos sobre a cidade real, fortalece-se no Recife, no início do século XXI, uma mobilização da sociedade civil, em sintonia com os ditames da responsabilidade social, inicialmente sob a forma de responsabilidade social empresarial e, em seguida, sob o formato de acompanhamento dos indicadores do próprio Recife.

One example of the work of this group concerns the public open space known as Largo do Holandês, which, originally was a stretch of land along the bank of Parnamirim Creek on which large quantities of trash were dumped on a daily basis by the local population and by nearby stores and businesses. The CFMS group mobilized, in collaboration with Recife City Hall (through the Department of Urban Innovation and Emlurb), to call for regeneration of this site. This included the adoption of an official name registered with the Recife Council Chamber, as suggested by then Council Member Jayme Asfora, who is a resident of the neighborhood.

The name refers to a passage from the book by the Pernambuco sociologist Gilberto Freyre entitled *Assombrações do Recife Antigo* [Ghosts of Old Recife], which recounts the regular appearance in this location of the ghost of a Dutch horseman who was an officer in the West India Company. This cavalry officer was killed during the Battle of Casa Forte (the date of which is commemorated by the name of the neighborhood's main thoroughfare—Avenida Dezessete de Agosto [17th of August Avenue]), a battle won by the Portuguese loyalists in 1645. A plaque has been put up at the location as part of the 'History on the Walls' project run by the Pernambuco Archeological, Historical and Geographical Institute (IAHGP). People have now stopped dumping trash at the location and the city has gained yet another parcel of formal urban fabric.

FIGURA 9
Marca do Observatório do Recife quando da comemoração dos seus 10 anos em 2018.

FIGURE 9
Logo of Recife Observatory on the commemoration of its 10th anniversary in 2018.

Foi assim que foi criado o movimento Observatório do Recife, como uma espécie de rede de organizações da sociedade civil recifense, dentre as quais se destacavam a Câmara de Diretores Lojistas do Recife (CDL Recife), o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de Pernambuco (Urbana-PE), o Sindicato Patronal do Comércio do Recife (Sindilojas Recife), a Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe), a Federação do Comércio do Estado de Pernambuco (Fecomércio PE) e o Fórum Empresarial da Propaganda de Pernambuco.

Essa mobilização específica ganhou impulso quando o Recife foi apontado como a capital mais violenta do País. Na busca pela mudança dessa situação humilhante, o Observatório do Recife mobilizou os afiliados, articulou-se com o Instituto Ethos[3], associou-se à Rede Social Brasileira por Cidade Justas e Sustentáveis, passou a integrar o *Programa Cidades Sustentáveis* e promoveu a sistematização dos indicadores de qualidade de vida do Recife que eram, na época, demasiado dispersos e pouco consistentes.

Em meio às articulações com outras cidades brasileiras inseridas no *Programa Cidades Sustentáveis*, o Observatório do Recife procurou articular-se também com outras cidades da América Latina, como foi o caso, com destaque, para as colombianas Bogotá e Medellín, que enfrentavam um amplo processo de mudança. Especialmente Medellín, que chegou a ser considerada a cidade mais violenta do mundo e se encontrava em meio a um processo de recuperação que recomendava um acompanhamento de perto. Com esse objetivo, foram organizadas diversas viagens de grupos locais para conhecimento das transformações *in loco*, dentre elas uma específica com integrantes do Observatório do Recife que resultou na produção de um livro (*As Lições de Bogotá e Medellín*, organizado por Murilo Cavalcanti) com o relato das mudanças observadas pela ótica dos participantes da missão técnica.

Outra referência importante para a orientação dos estudos do Observatório e para a elaboração dos indicadores foram os Objetivos do Desenvolvimento do Milênio (ODM), estabelecidos pela Cúpula do Milênio das Nações

[3] Criado em 1998 por um grupo de empresários e executivos da iniciativa privada, o Instituto Ethos é uma Oscip cuja missão é mobilizar, sensibilizar e ajudar as empresas a gerirem seus negócios de forma socialmente responsável, tornando-as parceiras na construção de uma sociedade justa e sustentável.

2. THE REACTION OF ORGANIZED CIVIL SOCIETY

2.1. The Recife Observatory

Alongside these social network protest movements and the increasing number of studies and urban planning challenges relating to the real city, Recife, in the early 21st century, has also seen growing mobilization of civil society around the concept of social responsibility, initially in the form of corporate social responsibility, as a way of monitoring the social indicators established for Recife.

The Recife Observatory thus emerged as one of this group of local civil society organizations, which also included the Recife Chamber of Retail Directors (CDL Recife), the Pernambuco State Passenger Transport Companies Union (Urbana-PE), the Recife Business Owners Union (Sindilojas Recife), the Federation of Industry of the State of Pernambuco (Fiepe), the Federation of Commerce of the State of Pernambuco (Fecomércio PE) and the Pernambuco Advertising Industry Forum.

This specific mobilization gained traction when Recife had the dubious honor of being judged the most violent city in Brazil. In an effort to turn around this humiliating situation, the Recife Observatory mobilized its members, joined forces with the Ethos Institute[3], became a member of the Brazilian Social Network for Fair and Sustainable Cities, became part of the Sustainable Cities Program and started to promote the systematization of quality-of-life indicators for Recife, which, at the time, were drawn from a wide range of different sources with little consistency.

In co-operation with other Brazilian cities participating in the Sustainable Cities Program, the Recife Observatory also reached out to cities in other countries in Latin America, such as Bogotá and Medellín in Colombia, which were undergoing a wide-ranging process of change at the time. This was especially the case for

[3] Set up in 1998 by a group of businesspeople and private sector executives, the Ethos Institute is a private initiative civil society organization, whose main mission is to mobilize, raise awareness and provide assistance for companies regarding socially responsible business practices and thereby helping to build fairer more sustainable society.

FIGURA 10
Os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável que passaram a vigorar até 2030.
FONTE: https://brasilnaagenda2030.files.wordpress.com/2019/10/objetivos_port.png

FIGURE 10
The 17 Sustainable Development Goals for 2030.
SOURCE: https://brasilnaagenda2030.files.wordpress.com/2019/10/objetivos_port.png

FIGURA 11
Capas de três dos relatórios anuais de Indicadores do Recife organizados pelo Observatório do Recife.

FIGURE 11
Covers of three annual reports on indicators produced by the Recife Observatory.

Unidas, no ano 2000, com vigência até o ano 2015. Passada essa vigência, os objetivos foram substituídos pela Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, que enumera os novos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável para o mundo.

Com base na experiência de produção de indicadores para o Recife e a observação do caso das demais cidades brasileiras e das colombianas, além da referência dos objetivos globais, o Observatório do Recife promoveu inúmeros debates com segmentos da sociedade envolvidos sobre os temas levantados, buscando o adequado exercício dos seus eixos de ação: (1) Sensibilização e Mobilização Cidadã (influência sobre temas urbanos de interesse público); (2) Indicadores de Qualidade de Vida da Cidade (monitoramento e proposição de parâmetros e/ou metas); e (3) Influência na Gestão Pública (aperfeiçoamento de políticas e melhoria da gestão).

2.2. A Emergência da Mobilidade Ativa no Recife

Uma das iniciativas do Observatório do Recife foi a criação, em 2011, das *Caminhadas Olhe pelo Recife* com o objetivo de incentivar a mobilidade ativa e observar as condições urbanas da cidade a partir da perspectiva e do olhar dos pedestres.

Simultaneamente a essa retomada da mobilidade a pé, dá-se, no Recife, um avanço expressivo do ativismo cicloviário principalmente com a atuação

Medellín, which had at one point been considered the most violent city in the world and was now embarking upon a process of recovery that merited close scrutiny. To this end, various local groups travelled to Medellín to observe the transformation *in situ*, including a group of members of the Recife Observatory, whose trip resulted in the publication of a book *As Lições de Bogotá e Medellín* [Lessons to be Learnt from Bogotá and Medellín], edited by Murilo Cavalcanti) reporting on the changes observed.

Another important point of reference for the studies conducted by the Observatory and the indicators drawn up were the Millennium Development Goals (MDGs), established by the United Nations Millennium Summit, in the year 2000, for the year 2015. After this date, the goals were replaced by Agenda 2030 for Sustainable Development, which lists 17 new Sustainable Development Goals for the world.

Based on their experience of producing indicators for Recife and observing cases in other cities in Brazil and Colombia and on the global goals, the Recife Observatory engaged in various discussions with the segments of society involved in these issues, with a view to pursuing the following main lines of action: (1) Raising Awareness and Mobilizing Citizens (exerting an influence with regard to urban issues of interest to the general public); (2) Quality of Life Indicators in the City (monitoring and proposing parameters and/or goals); and (3) Influencing

FIGURA 12
Cópia do cartaz de anúncio da segunda Caminhada Olhe Pelo Recife e fotos da "largada" de uma delas.

FIGURE 12
Covers of three annual reports on indicators produced by the Recife Observatory.

da Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife (Ameciclo), que passa a defender, de forma incisiva, mais respeito e mais espaço para os ciclistas com a redução da prioridade absoluta aos veículos individuais motorizados na história da cidade.

A Ameciclo se propoz a, de acordo com sua própria definição, "[...] transformar a cidade, por meio da bicicleta, em um ambiente mais humano, democrático e sustentável. Para isso, fazemos diversas atividades que estimulam a cultura da bicicleta, que oportunizam o trabalho conjunto com coletivos, grupos e instituições parceiras e que geram incidência técnica e política no Recife e na Região Metropolitana".

Com o passar do tempo e com o sucesso das caminhadas, tanto as organizadas pelo Observatório do Recife quanto as temáticas realizadas aos domingos, que vieram a ganhar o nome de *Caminhadas Domingueiras*, foi feito um esforço de articulação das iniciativas, e as caminhadas de periodicidade mensal passaram a realizar atividades conjuntas (*Caminhadas Domingueiras Olhe pelo Recife*), com a participação crescente de caminhantes articulados por perfis nas redes sociais (no Facebook e no Instagram).

Public Administration (improving policies that aim to improve management in the public sector).

2.2. The Emergence of Active Mobility in Recife

One of the initiatives of the Recife Observatory was the creation, in 2011, of the *Caminhadas Olhe pelo Recife* [Look at Recife Walks] whose aim was to encourage active mobility and to observe the conditions of the city from the point of view of pedestrians.

Alongside this return to active mobility involving pedestrians, Recife has also seen a significant increase in active mobility involving cycling, especially through the work of the Metropolitan Association of Cyclists of Recife (Ameciclo), which defends the right to greater respect and more room on the streets for cyclists by reducing the absolute priority that has been given to individual motorized vehicles in the course of the city's recent history.

Ameciclo aims, by its own definition, "... to transform the city, by way of cycling, into a more humane, more democratic and more sustainable city. To this end, we undertake various activities that encourage cycling, that provide an

FIGURA 13
A Ameciclo foi responsável pela inauguração do ativismo cicloviário no Recife.
FONTE: https://imagens.ne10.uol.com.br/veiculos/_midias/jpg/2021/09/22/whatsapp_image_2021_09_22_at_07_50_17-19189364.jpeg

FIGURE 13
Ameciclo was responsible for introducing cyclist activism to Recife.
SOURCE: https://imagens.ne10.uol.com.br/veiculos/_midias/jpg/2021/09/22/whatsapp_image_2021_09_22_at_07_50_17-19189364.jpeg

FIGURA 14
Foto dos participantes (cerca de 250) da Caminhada Domingueira temática das pontes do Centro do Recife.

FIGURE 14
Photo of themed Sunday Walk participants (approximately 250) on walk involving bridges in Recife City Center.

Além desse empenho de articulação interna, foi feito, também pela coordenação dos movimentos ligados à mobilidade a pé no Recife, um esforço de articulação com a rede de mobilidade a pé no restante do País representada pela iniciativa *Como Anda*, surgida em 2016. Seu objetivo inicial foi o de compreender o cenário da mobilidade a pé no Brasil, identificando quais eram e o que faziam as organizações espalhadas pelo País. Assim, a iniciativa Como Anda tornou-se o ponto de encontro e de articulação das mais de 200 organizações identificadas como promotoras da pauta da mobilidade a pé no País. Foi essa articulação que colocou o Recife no mapa da mobilidade a pé no Brasil, inclusive com a realização, em 2016, do *Seminário Regional A Mobilidade a Pé e o Futuro do Recife*, após a realização, em 2015, do *Seminário Internacional Cidades a Pé*, em São Paulo.

Além de ajudar o Recife a se inscrever no mapa da mobilidade a pé no País, o movimento de caminhadas no Recife deu importantes passos na direção da formalização da militância pela mobilidade a pé com a criação do *Movimento Olhe pelo Recife – Cidadania a Pé* para a defesa do pedestre na cidade do Recife. Uma das primeiras produções do *Movimento Olhe pelo Recife* foi a publicação dos *Mandamentos do Pedestre Recifense*.

2.3. O Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Pernambuco

O Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil (CAU/BR) foi criado em 31 de dezembro de 2010 pela Lei Federal nº 12.378, que regulou a profissão do arquiteto e urbanista e criou também os Conselhos de Arquitetura e Urbanismo dos Estados e do Distrito Federal (CAUs).

Em Pernambuco, a implantação do Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU/PE) se deu efetivamente a partir de 2012, com a eleição dos

opportunity to work with collectives, groups and partner institutions and that influence policy in Recife and the Metropolitan Region".

With the success of these walks over time, both those organized by the Recife Observatory and the themed walks held on Sundays, which have come to be known as 'Sunday Walks', an attempt was made to combine the two initiatives and the monthly walks into 'Look at Recife Sunday Walks', with growing participation of walkers organized into social networks (through Facebook or Instagram).

Apart from this internal mobilization, there was also coordination of movements linked to pedestrian mobility in Recife, in collaboration with the pedestrian mobility network in the rest of the country, represented by the *Como Anda* [How it Goes] initiative that emerged in 2016. The initial aim was to survey the pedestrian mobility movement in Brazil, identifying the various organizations across the country and obtaining information on their activities. The *Como Anda* initiative helped to draw up a list of more than 200 organizations identified as being promoters of pedestrian mobility in Brazil. It was this network that put Recife on the map so far as pedestrian mobility is concerned in Brazil, including, in 2016, the Regional Pedestrian Mobility and the Future of Recife Seminar, following the International Pedestrian Cities Seminar, in 2015 in São Paulo.

Apart from helping to put Recife on the map so far as pedestrian mobility is concerned in Brazil, the walks movement in Recife made significant progress towards setting up an official pedestrian activism movement, with the creation of the Look at Recife Movement – Pedestrian Citizenship to defend the rights of pedestrians in the city of Recife. One of the first acts of the Look at Recife Movement was the publication of the Recife Pedestrians' Commandments.

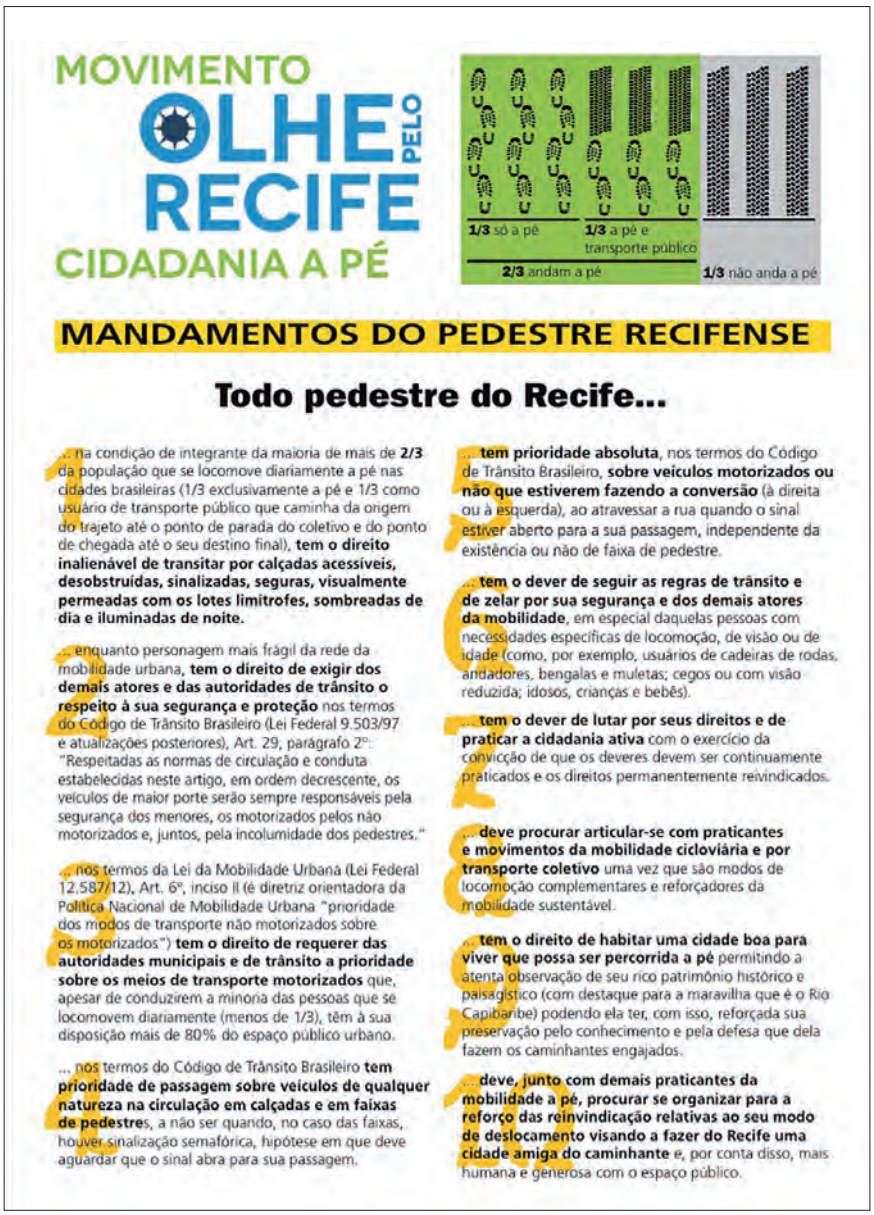


FIGURA 15
Os Mandamentos do Pedestre Recifense.
FONTE: http://www.gestaohoje.com.br/blog_gh/wp-content/uploads/2016/08/Mandamentos-do-Pedestre-Recifense.jpg

FIGURE 15
The Recife Pedestrians' Commandments.
SOURCE: http://www.gestaohoje.com.br/blog_gh/wp-content/uploads/2016/08/Mandamentos-do-Pedestre-Recifense.jpg

titulares e suplentes do Conselho Estadual, que, por sua vez, elegeu, para presidente e vice, os arquitetos Roberto Montezuma e Marcos Germano Silva, respectivamente.

No seu planejamento estratégico para a gestão 2012–2014, o CAU/PE partiu do seguinte diagnóstico: "O desmonte das estruturas de planejamento urbano, o colapso das cidades brasileiras e o mal-estar social que deriva da péssima qualidade de vida revelam que o nosso modelo de cidade precisa ser repensado. No seio desse problema, está o arquiteto e urbanista, cidadão com visão sistêmica por formação e com o importante papel social de projetar os espaços em que vivemos, mas que vem se restringindo a soluções pontuais que pouco contribuem para a profunda transformação urbana que precisamos".

Foi a partir desse diagnóstico de desmonte das estruturas de planejamento urbano e do colapso das cidades brasileiras que o *Plano Estratégico da Gestão 2012–2014* do CAU/PE estabeleceu como eixos principais os seguintes: (1) A cidade e o território como suportes para o desenvolvimento; (2)

2.3. The Architecture and Urban Planning Council of Pernambuco

The Architecture and Urban Planning Council of Brazil (CAU/BR) was created on 31 December 2010 by Federal Law nº 12,378, governing the professions of architect and urban planner and creating Architecture and Urban Planning Councils for States and the Federal District (CAUs).

In Pernambuco, the Architecture and Urban Planning Council (CAU/PE) was installed in 2012, with the election of council members and alternates, who, in turn, elected the architects Roberto Montezuma and Marcos Germano Silva to be president and vice-president respectively.

In its strategic plan for the 2012–2014 administration, CAU/PE started out from the following diagnosis: "The dismantling of urban planning structures, the collapse of Brazilian cities and the state of social malaise deriving from extremely poor quality of life show that our model of the city needs to be reviewed. The architect and the urban planner are at the heart of this problem. These are individuals who are trained to have a systemic view and who play the

Gestão fundadora 2012-2014: Roberto Freitas, Luiz Vieira, Alexandre Mações, Demóstenes Moraes, Arinée Fulco, Amélia Reynaldo, Paulo Veloso, Luiz Rangel Moreira, Bruno Ferraz, Marcelo Freitas, Fernando Diniz, Vera Pires, Marcos Germano, Vania Miranda, Roberto Montezuma, Risale Neves, Haroldo Pinheiro (presidente CAU/BR), José Luiz da Mota Menezes e Cláudia Torres.

FIGURA 16
Foto da Publicação: Duas gestões: uma visão de futuro 2012-2014 / 2015-2017, p.37.

FIGURE 16
Photo from Two Administrations–A Vision of the Future 2012–2014/2015–2017.

FIGURA 17
Foto do Evento de abertura do 4º Congresso Pernambucano de Municípios, no auditório Guararapes do Centro de Convenções de Pernambuco com o tema A Cidade que Precisamos.
FONTE: Duas gestões: uma visão de futuro 2012-2014 / 2015-2017, p.121.

FIGURE 17
Photo of opening ceremony of 4th Pernambuco Congress of Municipalities, in the auditorium of the Guararapes Theater, at the Pernambuco Convention Center, on the theme of The City We Need.
SOURCE: Duas gestões: uma visão de futuro 2012-2014 / 2015-2017, p.121.

Formação e capacitação continuada; (3) Ampliação do papel do profissional; (4) Valorização das boas práticas.

Na implementação do primeiro eixo estratégico da sua gestão inicial (a cidade e o território como suportes para o desenvolvimento), o CAU/PE realizou um conjunto de atividades cujo principal efeito foi incrementar o debate sobre o tema com eventos, discussões e publicações, como os *Cadernos CAU/PE* e o livro *Cidades do Nordeste: do Pote à Rua.*

Na gestão seguinte (2015–2017), em continuidade à primeira, a abordagem do problema da cidade ganhou aquele que poderia ser considerado o ponto máximo ao realizar (julho/2017), em parceria com a Associação Municipalista de Pernambuco (Amupe), o *Fórum Internacional Hoje: Implementando*

socially important role of designing the spaces we inhabit. Recently, however, these individuals been restricting themselves to providing one-off solutions that do little to achieve the full-scale urban transformation we require".

It was on the basis of this diagnosis regarding the dismantling of urban planning structures and the collapse of Brazilian cities that CAU/PE's Strategic Management Plan 2012–2014 established the following main lines of action: (1) the city and its territory as the foundation for development; (2) continuous training and capacity building; (3) expanding the scope of the profession; and (4) valuing good practices.

As part of the implementation of the first strategic line of action of its first term of office

Cidades Sustentáveis no 4º Congresso Pernambucano de Municípios, cujo tema foi *A Cidade que Precisamos*. No evento, realizado no Centro de Convenções de Pernambuco e com palestra de abertura feita pelo urbanista colombiano Gustavo Restrepo, um dos responsáveis pela mudança ocorrida em Medellín, foi assinada a *Carta Pernambuco Urbano* e acordos de cooperação técnica entre a ONU-Habitat, o CAU/BR e a Amupe com vistas à implementação da Nova Agenda Urbana.

Na apresentação do livro-memória da implantação do CAU/PE (*Duas Gestões – Uma Visão de Futuro 2012–2014/2015–2017, CAU/PE*), ficaram registrados os princípios que deveriam guiar as novas estratégias urbanas:

> O primeiro é a visão de futuro, política urbana transversal aos demais eixos; o segundo são os planos, que dão sequência direta às demandas dos projetos executivos; o terceiro, a legislação urbanística, que dá o suporte legal; e, por fim, o financiamento das obras. Não basta, por exemplo, ter apenas uma legislação — por melhor e mais abrangente que seja, como é o caso do Brasil, um dos países com mais extensa legislação urbanística do mundo — sem que os planos e os projetos sejam guiados por uma visão de futuro potente e norteadora da cidade. Sem isso, planos e projetos, por mais qualidade intrínseca que tenham, por mais recursos de que disponham, serão sempre fragmentos mais ou menos (geralmente mais) caóticos. Em cidades com melhor qualidade de vida, teremos mais oportunidades, uma profissão mais bem exercida e mais ampliada (nos âmbitos do urbano, da edificação e dos interiores), além de uma sociedade mais protegida. Com um exercício profissional mais acurado, bem acompanhado e expandido, trabalharemos por cidades mais sustentáveis, mais planejadas, mais limpas, mais verdes e mais inclusivas, como requer e carece intensamente a sociedade brasileira.

2.4. O Recife Árvore d'água

Quase que simultaneamente aos acontecimentos que inauguraram a nova forma de mobilização pela cidade no Recife, gestava-se uma cooperação entre arquitetos da Universidade Federal de Pernambuco e da Holanda, com a participação do Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Pernambuco (CAU/PE) e da Fundação Joaquim Nabuco (Fundaj), na forma de um *workshop* que veio a se chamar *Recife Exchange Amsterdam* (RXA).

Essa cooperação mostrou-se muito oportuna para, de alguma forma, revigorar a atuação acadêmica com efeito sobre a prática do urbanismo na cidade uma vez que, há décadas, o planejamento de longo prazo parecia haver desaparecido da preocupação das gestões municipais no Recife. Isso talvez pelo efeito combinado das seguintes tendências: (1) A predominância, desde meados do século XX, do rodoviarismo na condução do traçado urbano da cidade; (2) O estigma do planejamento, sobretudo o de longo prazo, como

(the city and its territory as the foundation for development), CAU/PE conducted a number of activities whose main effect was to foster more extensive discussion of the issue by way of events, discussions and publications such as the periodical *Cadernos CAU/PE* and the book *Cidades do Nordeste: do Pote à Rua* [Cities of the Northeast: from the Pot to the Street].

The subsequent administration (2015–2017) built on the work the first had achieved in terms of addressing the problem of the city. This had reached some kind of climax, when, in July 2017, in partnership with the Municipal Association of Pernambuco (Amupe), the organization staged the Today [HOJE] International Forum: Implementing Sustainable Cities at the 4th Pernambuco Congress of Municipalities, on the theme of The City We Need. This event, held in the Pernambuco Convention Center with an opening speech by the Columbian urbanist Gustavo Restrepo—one of those responsible for the turnaround achieved in Medellín—saw the signing of the Urban Pernambuco Charter and technical cooperation agreements between UN-Habitat, CAU/BR and Amupe with a view to implementing the New Urban Agenda.

The introduction to the book registering the inauguration of CAU/PE (*Two Administrations – A Vision of the Future 2012–2014/2015–2017, CAU/PE*) outlined the principles that should guide the new urban strategies:

> The first is a vision of the future, an urban policy that cuts across the other lines of action; second, there are the plans, which directly follow on from the requirements of the executive projects; the third concerns urban planning legislation, providing the legal framework; and, finally, there is the financing of works. It is not enough, for example, to have legislation alone—however good and far-reaching it may be. Brazil, after all, has some of the most extensive urban planning legislation in the world. This is to no avail, however, if plans and projects are not guided by a powerful vision of the future for the city. Without this, plans and projects, whatever intrinsic qualities they may possess, however many resources are made available, will always be somewhat (and usually highly) chaotic fragments. In cities with a better quality of life, we will have more opportunities, a more committed and more wide-ranging profession (covering urban planning, buildings and their interiors), and a society that is better protected. Through more clearly focused exercise of the profession, better supervision and more extensive coverage, we will be able to work towards creating the more sustainable, better planned, cleaner, greener, more inclusive cities that Brazilian society urgently needs.

FIGURA 18
Workshop RXA proporcionou intercâmbio com estudantes e profissionais holandeses. Maquete do RXA no Memorial de Medicina de Pernambuco.
FONTE: Duas gestões: uma visão de futuro 2012-2014 / 2015-2017, p.65.

FIGURE 18
The RXA workshop involved an exchange involving students and Dutch professionals. RXA model at Pernambuco Medicine Memorial.
SOURCE: Duas gestões: uma visão de futuro 2012-2014 / 2015-2017, p.65.

FIGURA 19
Esquema explicativo do conceito-síntese do RXA para a cidade do Recife: a Árvore d'água.
FONTE: Recife Exchanges - Amsterdam/ Holland/Netherland, p.96.

FIGURE 19
Explanation of RXA concept of the city of Recife as a Water Tree.
SOURCE: Recife Exchanges - Amsterdam/Holland/ Netherland, p.96.

instrumento da burocracia autoritária que deveria ser combatida e secundarizada no período da redemocratização (a partir de 1985); e (3) A desconexão entre o que se estuda e pesquisa nos cursos de arquitetura e urbanismo e a realidade e as necessidades da cidade.

Uma das principais conclusões do *workshop* RXA, que envolveu dezenas de professores, profissionais e estudantes do Brasil e da Holanda, foi a de que a cidade precisava recuperar o planejamento de longo prazo, em especial no que dizia respeito ao horizonte dos 500 anos do Recife, a serem completados em 2037, na condição da capital brasileira mais antiga. Outra importante conclusão do *workshop* foi a de que a cidade, dado seu peculiar processo de formação geológica (planície aluvial drenada por inúmeros cursos de água), poderia ser entendida como uma espécie de "ÁRVORE D'ÁGUA". Na verdade, um conceito para entender o território do Recife, conforme pode ser observado no esquema da Figura 18.

2.4. Recife Water Tree

At almost the same time as the events that brought about the new kind of mobilization for the city in Recife, a cooperative venture was being fostered between architects from the Federal University of Pernambuco and from the Netherlands, with the participation of the Architecture and Urbanism Council of Pernambuco (CAU/PE) and the Joaquim Nabuco Foundation (Fundaj), in the form of a workshop that came to be called Recife Exchange Amsterdam (RXA).

This cooperation was extremely timely in so far as it to some extent reinvigorated academic work on urban planning in the city, long-term planning having for decades seemed to have disappeared from the main agenda of municipal administrations in Recife. This may have been due to the combined effect of the following trends: (1) the predominance, since the mid-20th century, of road transport in the urban fabric of the city; (2) a certain stigma associated with

Recife, 17 de setembro de 2019 terça-feira — Jornal do Commercio 3

Cidades

URBANISMO Arquitetos apresentam em encontro espaço com menos carros, mais verde e o resgate do contato das pessoas com rios e canais

Outra forma de ver a cidade

CLEIDE ALVES

A Ilha de Antônio Vaz compreende os bairros de Santo Antônio, São José, Cabanga e Joana Bezerra, no Centro do Recife. Com 5,75 quilômetros quadrados, ocupa 3% da área total da cidade e abriga apenas 1% da população residente na capital pernambucana. Lugar que viu o Recife nascer e se desenvolver, a chamada Ilha de Antônio Vaz despontou como laboratório para a implantação de um novo padrão de urbanismo.

"Aquele modelo antigo de fazer a cidade, voltado para carros, com muros altos fechando prédio e segregações, se esgotou", afirma o arquiteto, urbanista e professor da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) Roberto Montezuma. De acordo com ele, os bairros que compõe a Ilha necessitam de investimentos, mas as ações precisam agregar a população, respeitar as edificações já existentes, ampliar a oferta de área verde e resgatar o contato das pessoas com rios e canais.

Uma proposta amparada nesses pilares, que em breve será lançada para a sociedade e apresentada à prefeitura, convida poder público, iniciativa privada e moradores a fazer um pacto com os quatro bairros, destaca o também arquiteto e urbanista da UFPE Fabiano Diniz. O pacto, diz ele, é a contribuição do seminário Exchange Amsterdã (IXA) para a cidade. O encontro reuniu arquitetos e urbanistas do Brasil, Holanda e França no Forte das Cinco Pontas, no Centro do Recife, na primeira semana deste mês.

Depois de cinco dias de debates, oficinas e visitas aos bairros, os participantes do seminário sugeriram a criação de um caminho arborizado para ligar a Ilha de Antônio Vaz de uma ponta a outra, pela Avenida Dantas Barreto. O trajeto começa no Palácio do Campo das Princesas, sede do governo estadual, situado na Praça da República, em Santo Antônio. A praça é o mais antigo jardim público do Recife e tem origem no período holandês, no século 17.

Na época do holandeses, a área hoje denominada Praça da República era um jardim renascentista, com plantas, viveiros de peixes e criação de animais, informa o arquiteto paisagista da UFPE Luiz Vieira. "O jardim ficava no Palácio de Friburgo de Maurício de Nassau, governador do Brasil holandês (1637-1644), e tinha um conceito moderno para sua época, não era só ornamental", destaca Luiz Vieira.

Saindo do Palácio do Governo, o caminho proposto no seminário internacional cruza o bairro de São José; segue pelo Cais José Estelita na direção da Cabanga margeando a Bacia do Pina, lugar onde os Rios Capibaribe (braço sul), Tejipió, Pina e Jordão se encontram; continua por baixo do Viaduto Capitão Temudo; enverada pelo Coque (Ilha Joana Bezerra) e desemboca defronte da Ilha do Zeca, em Afogados, Zona Oeste.

"Seria uma travessia usando a Avenida Dantas Barreto como o grande eixo integrador", explica Luiz Vieira. No percurso há igrejas históricas, praças, pátios, museus e outros atrativos culturais materiais e imateriais para serem explorados. Os urbanistas defendem a ampliação da cobertura vegetal e indicam trechos para construção de pontes que podem unir lugares hoje desconectados.

Coordenadores do seminário, os três arquitetos esclarecem que o produto final do RXA não são projetos, mas ideias que poderão nortear políticas públicas com equilíbrio entre o novo e o antigo. Eles propõem a consolidação das áreas pobres, como o Coque (Ilha Joana Bezerra e São José) garantindo a permanência dos moradores e as características populares desse locais, com melhoria na infraestrutura.

Para o trecho da Cabanga e de São José a sugestão é compatibilizar novos empreendimentos com as edificações antigas. E em São José e Santo Antônio a ideia seria dinamizar as atividades econômicas e estimular as ocupação de prédios desocupados ou subutilizados. "É uma visão macro para ser desenvolvida de forma coletiva", reforça Roberto Montezuma.

O ponto principal, resumem os arquitetos, é tratar a Ilha de Antônio Vaz como um só lugar, sem setorização, mas respeitando as características individuais de cada localidade. "Esse é um lugar único no Recife, com registros da evolução urbana desde o século 17 até o século 21", destacam Roberto Montezuma e Fabiano Diniz.

ENCONTRO Proposta cria um caminho arborizado, ligando a Ilha de Antônio Vaz de uma ponta a outra, pela Avenida Dantas Barreto

Espaço verde

1 - Palácio do Campo das Princesas, sede do governo do Estado
2 - Avenida Dantas Barreto, Centro do Recife
3 - Cais José Estelita, área central da cidade
4 - Trecho do Viaduto Capitão Temudo
5 - Vegetação prevista para circundar toda a margem do rio, na chamada Ilha de Antônio Vaz
6 - Ilha do Zeca, em Afogados, Zona Oeste

MODELO A Ilha de Antônio Vaz inclui os bairros de Santo Antônio, São José, Cabanga e Joana Bezerra

FIGURA 20
Matéria no *Jornal do Commercio* repercutindo os resultados do workshop internacional sobre uma visão para a Ilha de Antônio Vaz.

FIGURE 20
Article from Jornal do Commercio reporting on the results of the international workshop to develop a vision for Antônio Vaz Island.

Além do evento RXA, que produziu o conceito de ÁRVORE D'ÁGUA, o programa *Recife Exchanges* foi responsável por mais dois eventos: Recife Exchanges Holland (RXH), em 2019, que produziu uma consubstanciada proposta de revitalização da Ilha de Antônio Vaz, abrigando os bairros centrais de Santo Antônio, São José, Joana Bezerra e Cabanga; e *Recife Exchange Netherlands* (RXN), que iniciou a investigação dos impactos e alternativas de enfrentamento das mudanças climáticas pelo Recife, um dos locais mais ameaçados do mundo de acordo com o Painel Intergovernamental sobre Mudança do Clima (IPCC).

2.5. O Recife que Precisamos

Em 2012, ano de eleições municipais, o Observatório do Recife, após ter processado as informações das experiências de outras cidades, das caminhadas *Olhe pelo Recife* e, sobretudo, dos indicadores da cidade e das discussões e debates subsequentes, concluiu que seria oportuno preparar para a campanha eleitoral, que aconteceria no final do ano, um projeto que veio a se chamar *O Recife que Precisamos*.

A iniciativa consistia na realização de diversos encontros entre integrantes do Observatório e especialistas em questões da cidade. Esses encontros temáticos sobre a realidade do Recife foram cobertos editorialmente pela *Algomais – A Revista de Pernambuco.* Todo o material produzido foi processado, apresentado e debatido com os principais candidatos a prefeito do Recife em eventos específicos na CDL Recife e no Fórum Propaganda de Pernambuco.

O projeto *O Recife que Precisamos*, na sua primeira versão de 2012, propunha, além da priorização obrigatória e inescapável da Educação, da Saúde e da

planning, especially long-term planning, seen as an instrument of authoritarian bureaucracy to be avoided during the period of re-democratization (after 1985); and (3) a certain mismatch between the content of architecture and urban studies courses and the real needs of the city.

One of the main conclusions of the RXA workshop, which involved dozens of professors, professionals and students from the both the Netherlands and Brazil, was that the city needed to return to long-term planning, especially in relation to the 500th anniversary of the city, in 2037, Recife being the oldest State capital in Brazil. Another important conclusion of the workshop was that the city's peculiar geology (an alluvial plain drained by various watercourses) means that it should be seen as a kind of "WATER TREE", as illustrated below.

Apart from the RXA event, which produced the concept of the WATER TREE, the Recife Exchanges program was responsible for two more such initiatives: Recife Exchanges Holland (RXH), in 2019, which produced a substantial revitalization proposal for Antônio Vaz Island, containing the central neighborhoods of Santo Antônio, São José, Joana Bezerra and Cabanga; and Recife Exchange Netherlands (RXN), which began investigation of the impact of climate change on Recife and ways of confronting it, Recife being one of the locations in the world most at risk, according to the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC).

2.5. The Recife We Need

In 2012, a local election year, the Recife Observatory, after processing information on the experiences of other cities, the Look at Recife walks, and, above all, the indicators for the city and

FIGURA 21
Card de divulgação utilizado em 2012 pelo projeto *O Recife que Precisamos.*
FONTE: http://www.observatoriodorecife.org.br/

FIGURE 21
Card used in 2012 to promote the Recife We Need project.
SOURCE: http://www.observatoriodorecife.org.br/

Segurança, a observação de cinco eixos estratégicos para a gestão pública municipal: (1) O Futuro; (2) A Cidade; (3) O Caminho; (4) A História; e (5) O Rio.

Muitas das proposições do projeto *O Recife que Precisamos* foram incorporadas pelas campanhas dos candidatos e, em especial, no programa de governo do candidato vitorioso. Durante o governo, reeleito em 2016, foram desenvolvidos com destaque os eixos do Futuro (com o desenvolvimento do *Plano Recife 500 Anos*), do Caminho (sobretudo com a ampliação da malha cicloviária, a melhoria das calçadas e a ampliação das chamadas Faixas Azuis, de priorização do transporte público coletivo) e do Rio (com o desenvolvimento da pesquisa *Parque Capibaribe* em parceria entre a Prefeitura do Recife e a Universidade Federal de Pernambuco).

O projeto *O Recife que Precisamos* foi atualizado e reeditado na eleição de 2016, mas foi na de 2020 que o projeto foi acrescido de um sexto eixo estratégico (O Mundo) que enfatiza o fato de o Recife ser o primeiro *hub* diplomático do Nordeste e o segundo do Brasil com mais de 40 representações que podem e devem ser mobilizadas para favorecimento do intercâmbio de experiências e cooperações no campo do urbanismo com diversas cidades do mundo.

3. AS NOVAS EXPERIÊNCIAS DO PODER PÚBLICO

3.1. O Instituto da Cidade Pelópidas Silveira

Diante desse quadro geral de desconstrução, como uma forma de enfrentar o *apagão urbanístico* do final do século XX e início do século XXI, a maneira que a Prefeitura do Recife encontrou de enfrentar o esvaziamento das estruturas

subsequent discussions and debates, concluded that this would be an opportune moment to prepare a project for the electoral campaign, due to occur at the end of the year. This project came to be known as The Recife We Need.

The initiative involved various meetings of members of the Observatory and specialists regarding issues relating to the city. These themed meetings on the situation in Recife receive editorial media coverage in *Algomais – A Revista de Pernambuco*. All the material produced was processed, presented, and debated with the main candidates for Mayor of Recife at special events held at CDL Recife and the Pernambuco Advertising Forum.

The Recife We Need project, in its first 2012 edition, proposed not only the obligatory and unavoidable prioritization of education, health and public security, but also developed five strategic lines of action for the municipal administration: (1) the future; (2) the city; (3) the way forward; (4) history; and (5) the river.

Many of the proposals developed as part of the Recife We Need project were incorporated in the candidates' campaigns and, especially, in the government program of the winning candidate. During the term of office of this mayor, who was re-elected in 2016, the lines of action relating to the Future were developed (through the Recife 500 Years Plan), the Way Forward (involving, in particular, expansion of the cycle route network, improved sidewalks, and expansion of the so-called Blue Lanes, giving priority to public passenger transport), and the River (with the development of the Capibaribe Park study by Recife City Hall and the Federal University of Pernambuco).

The Recife We Need project was updated for a new edition to accompany the 2016 election

FIGURA 22
Card de divulgação utilizado em 2020 pelo projeto *O Recife que Precisamos.*

FIGURE 22
Card used for the 2020 edition of The Recife We Need.

de planejamento foi a criação, em 2009, de uma nova instância de planejamento urbano, o Instituto da Cidade Pelópidas Silveira (ICPS), ao qual compete produzir planos e projetos territoriais e articular o planejamento territorial da cidade. Segundo a própria autodefinição institucional, os valores do ICPS "[...] estão pautados no interesse público, na qualidade do espaço público, na transparência, na inclusão social, na inovação e criatividade, na sustentabilidade e no compromisso com o Patrimônio".

3.2. O Urbanismo Tático

Junto com a ampliação da participação cidadã nos destinos da cidade, começaram a ser feitas experiências do chamado *Urbanismo Tático*[4], como são exemplos emblemáticos a *Ciclofaixa de Lazer*; o *Recife Antigo de Coração*; e o *Mais Vida nos Morros*.

No que diz respeito ao projeto *Recife Antigo de Coração*, tratou-se de promover a animação do Bairro do Recife nos dias em que ele se transformava no destino final da *Ciclofaixa de Lazer* (domingos e feriados).

Já no que diz respeito ao programa *Mais Vida nos Morros*, vale a pena atentar para a forma como se refere a ele a revista *Piauí* (piaui.folha.uol.com.br) em artigo de Tullio Ponzi (*Urbanismo social com as cores do Recife*: https://piaui.folha.uol.com.br/urbanismo-social-com-as-cores-do-recife/):

> O projeto, batizado de *Mais Vida nos Morros* e lançado em dezembro de 2015 pela Prefeitura da capital pernambucana, pode soar ambicioso demais. E é mesmo. No entanto, seis anos depois de seu início, quando se tomam as réguas dos dados e das evidências —, as únicas capazes de garantir avaliações imparciais de políticas públicas, cada vez mais imperiosas em um cenário de destemperadas polarizações —, é legítimo afirmar que o programa *Mais*

[4] Entende-se por *Urbanismo Tático*, ou *Emergente*, uma forma de intervenção no espaço público urbano não definitiva, mas experimental, com tinta, cavaletes, cones e outros objetos com o intuito de promover melhorias que, se derem "certo", podem ser implantadas de forma definitiva, se não, ajustadas e aperfeiçoadas.

and the 2020 edition added a sixth strategic line of action (the World) to underline the fact that Recife is the main diplomatic hub in the Northeast Region and the second most important in Brazil, with 40 resident international representatives, who can and should be mobilized as a way of promoting exchanges of experience and cooperation in the field of urban planning involving various other cities around the world.

3. NEW EXPERIENCES INVOLVING THE PUBLIC AUTHORITIES

3.1. The Pelópidas Silveira City Institute

To counter the general state of decay of decay in the city and the effects of the urban planning blackout of the late 20th and early 21st centuries, Recife City Hall tried to reintroduce planning structures by, in 2009, creating a new urban planning organization, the Pelópidas Silveira City Institute (ICPS), responsible for producing integrated plans and projects for the city. According to the institution's own definition, the values of the ICPS "...are based on the public interest, the quality of public space, transparency, social inclusion, innovation and creativity, sustainability, and respect for heritage".

3.2. Tactical Urban Design

In addition to expanding citizen participation, experiments were conducted in so-called *tactical urban design*[4], the flagship projects being the Recreational Cycle Route, Old Recife by Heart, and More Life on the Hillsides.

The Old Recife by Heart project involves making the Old Recife neighborhood a livelier place on days when it is the final destination of the Recreational Cycle Route (Sundays and holidays).

[4] *Tactical*, or *Emerging Urban Design* is a form of temporary intervention in urban public spaces of a more experimental nature involving paint, temporary barricades, cones and other objects that aim to bring about improvements that, if they "work out", can later be permanently installed, or, if not, adjusted and improved.

FIGURA 23
Mapa da Ciclofaixa de Lazer.
FONTE: https://www2.recife.pe.gov.br/wp-content/uploads/mapa_ciclofaixa.jpg.

FIGURE 23
Map of the recreational cycle route.
SOURCE: https://www2.recife.pe.gov.br/wp-content/uploads/mapa_ciclofaixa.jpg

Vida nos Morros constitui hoje uma das experiências de urbanismo social com maior escala territorial no Brasil, impactando diretamente mais de 40 mil recifenses, em 56 comunidades vulneráveis na metrópole nordestina.

> Urbanismo social, recorde-se, é a extraordinária estratégia de intervenção nas urbes, sobretudo em suas áreas de maior vulnerabilidade, que levou Medellín, na Colômbia — onde foi criada —, da dramática condição de cidade mais violenta do planeta, nos anos 1990, para o patamar de mais inovadora, em 2013. Com pioneirismo no Brasil, o Recife vem seguindo desde então o modelo colombiano, inicialmente com o projeto do Centro Comunitário da Paz (Compaz).

Uma particularidade da iniciativa *Mais Vida nos Morros* é que sua experiência bem-sucedida ensejou a criação da Secretaria de Inovação Urbana na Prefeitura do Recife. Além disso, a experiência exitosa e disseminada do programa, sobretudo com o uso de tinta, estimulou a prática do Urbanismo Tático no trânsito do Recife.

The More Life on the Hillsides project is best described by citing an article in *Piauí* Magazine (piaui.folha.uol.com.br) by Tullio Ponzi ("Social urban design in the colors of Recife", https://piaui.folha.uol.com.br/urbanismo-social-com-as-cores-do-recife/):

> The project, named More Life on the Hillsides, launched in December 2015 by Recife City Hall may sound too ambitious by far. And so it is. However, six years after its launch, the evidence and data—these alone being capable of ensuring impartial evaluation of public policies that is increasingly essential in an age of deeply entrenched polarization—show that the More Life on the Hillsides program can rightly be described as one of the most extensive social urban planning experiments in Brazil, making a direct impact on the lives of more than 40,000 citizens of Recife in 56 vulnerable communities in the Northeastern metropolis.
>
> Social urbanism, it should be remembered, is an extraordinary kind of intervention in urban areas, especially in their most vulnerable areas,

FIGURA 24
Card de divulgação do projeto *Recife Antigo de Coração.*
FONTE: http://www.dicasmiudas.com.br/recife-antigo-de-coracao/

FIGURE 24
Card promoting Old Recife by Heart.
SOURCE: http://www.dicasmiudas.com.br/recife-antigo-de-coracao/

FIGURA 25
Registo de uma das intervenções do projeto *Mais Vida nos Morros.*
FONTE: https://maisvidanosmorros.recife.pe.gov.br/wp-content/uploads/2021/01/Sitio-Sao-Bras.jpg

FIGURE 25
One of the More Life on the Hillsides interventions.
SOURCE: https://maisvidanosmorros.recife.pe.gov.br/wp-content/uploads/2021/01/Sitio-Sao-Bras.jpg

3.3. O Compaz

Uma das mais importantes experiências realizadas no Recife no âmbito do processo de mudanças em curso foi a criação dos Centros Comunitários da Paz (Compaz).

Trata-se de uma iniciativa da Prefeitura do Recife que tem se notabilizado de forma positiva reduzindo os níveis de violência e melhorando a qualidade de vida de determinadas comunidades. A inspiração para essa iniciativa veio da experiência bem-sucedida de Medellín. Considerada a cidade mais violenta do mundo em 1991 com 382 homicídios para cada 100 mil habitantes, a cidade colombiana conseguiu reduzir essa taxa para 15 em 2021. Além dos esforços na área de segurança e justiça, esse avanço pode ser creditado, principalmente, a um processo de democratização da cidadania. Além de teleféricos e escadas rolantes, que facilitaram a integração com a cidade formal, as comunidades mais pobres nos morros da cidade receberam as bibliotecas-parque, que criaram novas centralidades e marcaram a presença do Estado.

O programa Compaz teve início a partir de 2013 por iniciativa da Secretaria de Segurança Urbana. Conhecidos como "Fábricas de Cidadania", os equipamentos foram pensados para serem inseridos em zonas com baixo IDH e

such as turned Medellín, in Colombia—where the idea was first created—from being the most violent city on the planet, in the 1990s, to the most innovative, in 2013. Recife is the first city in Brazil to follow this Colombian model, beginning with the Community Center for Peace (Compaz) project.

One important aspect of the More Life on the Hillsides initiative is the fact that this successful experience led to the creation of the Department of Urban Innovation at Recife City Hall. Furthermore, promotion of this successful program, especially using paint, has encouraged Tactical Urban Design on the roads of Recife.

3.3. Compaz

One of the most important experiences conducted in Recife as part of this collection of changes was the creation of the Community Centers for Peace (Compaz).

This was a Recife City Hall initiative that had the positive effect of reducing levels of violent crime and improving the quality of life in some communities. The inspiration for this initiative came from the successful experience in Medellín. Considered the most violent city in the

FIGURA 26
Foto do Compaz Bongi, Ariano Suassuna.
FONTE: https://www.diariodepernambuco.com.br/

FIGURE 26
Photo of Ariano Suassuna Compaz in Bongi.
SOURCE: https://www.diariodepernambuco.com.br/

com altos índices de violência, almejando a construção de uma cultura da paz por meio da inclusão social. Eles oferecem serviços de cultura por meio de biblioteca, auditório e espaços para atividades lúdicas, cursos de capacitação, atividades esportivas, aulas de idiomas e reforço escolar, entre outros. Congregam ainda serviços de diversas secretarias, incluindo atendimento psicossocial, mediação de conflitos, apoio a vítimas de violência doméstica e proteção e defesa do consumidor. Até meados de 2022, estavam construídos e inaugurados os seguintes Compaz:

1. Compaz Alto de Santa Terezinha (RPA 2), Governador Eduardo Campos, inaugurado em 2016.
2. Compaz Bongi (RPA 4), Escritor Ariano Suassuna, inaugurado em 2017.
3. Compaz Prado (RPA 4), Governador Miguel Arraes, inaugurado em 2019.
4. Compaz Joana Bezerra (RPA 1), Dom Helder Camara, inaugurado em 2020.

Além desses, estavam projetadas outras unidades nos bairros do Ibura, da Várzea, do Pina e do Totó.

world in 1991, with 382 homicides per 100,000 inhabitants, the Colombian city succeeded in reducing this to 15 in 2021. In addition to the efforts made in the area of public security and law and order, this achievement was due, principally, to a process of democratization of citizenship. Along with cable cars and escalators, which helped to integrate these areas into the formal city, the poorest communities on the city's hillsides received park libraries, thereby creating new centers where the presence of the State is felt.

The Compaz program was introduced in 2013 on the initiative of the Department of Urban Security. Known as "Factories of Citizenship", these facilities were designed to be installed in zones with a low HDI and high levels of violent crime, with the aim of building a culture of peace by way of social inclusion. These factories provided cultural services such as a library, auditorium, playgrounds, training courses, sports activities, language classes and remedial lessons, among others. They also bring together services from various departments, including counselling, conflict mediation, support for women experiencing domestic abuse and consumer rights. By mid-2022, the following Compaz centers had been built and inaugurated:

1. Governor Eduardo Campos Compaz, in Alto de Santa Terezinha (RPA 2), opened in 2016.
2. Ariano Suassuna Compaz, in Bongi (RPA 4), opened in 2017.
3. Governor Miguel Arraes Compaz, in Prado (RPA 4), opened in 2019.
4. Dom Helder Camara Compaz, in Joana Bezerra (RPA 1), opened in 2020.

Further such units are planned for the neighborhoods of Ibura, Várzea, Pina and Totó.

4. A RETOMADA DOS PLANOS E PROGRAMAS

4.1. O *Plano Recife 500 Anos*

Outra importante iniciativa, esta em sintonia com as proposições da UFPE, do CAU/PE e do Observatório do Recife, foi a elaboração, por demanda da Prefeitura do Recife, do *Plano Recife 500 Anos*, uma proposta que tem como meta o ano de 2037, quando o Recife será a primeira capital brasileira a completar 500 anos.

O tema foi objeto de um amplo debate que começou com as discussões promovidas pelo Observatório do Recife e cobertas editorialmente pela revista *Algomais*, que, inclusive, chegou a veicular, em 2013, uma proposta de Visão de Cidade (Recife 500 Anos) como contribuição para o debate do tema.

Para a elaboração do plano, a Prefeitura do Recife valeu-se do apoio da Agência Recife de Inovação e Estratégia (Aries), uma Organização Social, então incubada no Porto Digital, que coordenou os trabalhos de estudos, consultas, diagnósticos e proposições que resultou no plano que já se encontra na segunda versão revista e atualizada. Na sua elaboração, foram envolvidas milhares de pessoas em pesquisas, entrevistas e discussões plenárias em todas as RPAs da cidade. Inclusive, durante a campanha eleitoral de 2020, a Aries fez a apresentação do plano a todos os candidatos a prefeito do Recife e conseguiu a assinatura de cada um deles numa carta-compromisso de respeito ao plano em caso de vitória eleitoral.

4. THE RETURN OF PLANS AND PROGRAMS

4.1. The Recife 500 Years Plan

Another important initiative, following the proposals of the UFPE, CAU/PE and the Recife Observatory, was the creation, at the request of Recife City Hall, of the Recife 500 Years Plan, a proposal for the year 2037, when Recife will be the first Brazilian State capital to celebrate 500 years of existence.

This plan generated much debate, beginning with discussions conducted by the Recife Observatory and covered in the media by *Algomais* magazine, which also, in 2013, published a proposed Vision of the City (Recife 500 Years).

To produce this plan, Recife City Hall received the support of the Recife Agency for Innovation and Strategy (Aries), a social organization, at that time being incubated by Porto Digital. This agency coordinated the academic work, consultations, diagnostic studies and proposals that resulted in a plan which is already in its second revised and updated version. Thousands of individuals were involved in research, discussions and plenary discussions in all administrative districts of the city in a collective effort to produce this plan. During the 2020 election campaign, Aries also presented the plan to all candidates for Mayor, and each signed a letter promising to respect the plan if elected.

FIGURA 27
Encarte da contribuição da revista Algomais e do Observatório do Recife para uma Visão de Cidade no horizonte dos 500 anos do Recife.

FIGURE 27
Booklet produced by Algomais and the Recife Observatory for a Vision of City on its 500th anniversary.

ARIES
Agência Recife
para Inovação
e Estratégia

PLANO
RECIFE 500
ANOS

FIGURA 28
Foto de exemplares da segunda edição atualizada do Plano Recife 500 anos e a marca da Aries e do Plano Recife 500 Anos.

FIGURE 28
Photo of copies of second updated edition of the Recife 500 Years Plan and logos of Aries and the Recife 500 Years Plan.

4.2. O Parque Capibaribe e o Recife Cidade-parque

Além do *Plano Recife 500 Anos*, outro plano de grande importância para o futuro do Recife, fruto de uma pesquisa de sete anos envolvendo a Universidade Federal de Pernambuco e a Prefeitura do Recife, por intermédio da Secretaria de Meio Ambiente, foi o projeto *Parque Capibaribe*.

Uma das principais descobertas da extensa pesquisa realizada foi que o Rio Capibaribe não só não estava morto, como uma parte importante do senso comum acreditava, mas, pelo contrário, ele se constituía no principal ativo ambiental/urbanístico do Recife. Nessa condição, ele era capaz de, por meio da transformação de suas margens, desde a entrada na cidade pelo bairro da Várzea até o seu encontro com o mar no Bairro do Recife, em áreas verdes e de mobilidade ativa, reconectar as demais áreas verdes da cidade formando um sistema de parques articulado pelo rio.

Todavia, o aprofundamento dos estudos dessa alternativa terminou por evidenciar que, mais do que um sistema de parques urbanos, o *Parque Capibaribe* abria a imensa possibilidade de, junto com o tratamento dos dois outros rios limítrofes do município, o Beberibe ao norte e o Tejipió ao sul, além do Parque Marinho a leste, o Recife poder vir a transformar-se numa cidade-parque no horizonte dos seus 500 anos, em 2037.

Essa possibilidade se mostrou tão poderosa que permitiu a extrapolação do conceito para a própria *reinvenção* do Recife. Uma amostra bem ilustrativa desse potencial pode ser observada na conversão feita de um projeto rodoviarista por excelência (quatro faixas exclusivamente para veículos motorizados que seria construída dentro do rio), na beira-rio do bairro das Graças, substituído por uma via parque de quase um quilômetro de extensão, totalmente de acordo com as diretrizes do *Parque Capibaribe*.

4.2. Capibaribe Park and Recife Park City

In addition to the Recife 500 Years Plan, another plan of great importance for the future of the city, arising out of a seven-year research project involving the Federal University of Pernambuco and Recife City Hall, through the Department of the Environment, was the Capibaribe Park project.

One of the main findings of the extensive research conducted as part of this project was that the river Capibaribe was not dead, as is the received wisdom, but on the contrary, is the single main environmental and urban planning feature of the city. It should thus be possible to transform its banks, all the way from the point where it enters the city in the Várzea neighborhood to the point where it flows out into the sea in the Old Recife district, in such a way as to use green areas and active mobility to reconnect the green areas of the city and create a system of parks around and along the river.

Further study of this proposal showed, moreover, that, beyond a system of urban parks, Capibaribe Park would open up the enormous possibility, not only of including the other two rivers that mark the boundaries of the municipality—the Beberibe to the north and the Tejipió to the south—and the Marine Park in the east, but also of transforming Recife into a park city by its 500th anniversary in 2037.

This prospect is so powerful that the concept can be extrapolated to bring about the reinvention of Recife itself. One clear illustration of this potential can be seen in the conversion of an extreme example of a road project—four lanes exclusively for motorized vehicles to be built over the river in the Graças neighborhood—into a park route almost one kilometer in length, fully in accordance with the Capibaribe Park guidelines.

FIGURA 29
Capa da segunda edição do relatório final do Parque Capibaribe e princípios para uma cidade-parque.
FONTE: Parque Capibaribe: a reinvenção do Recife Cidade Parque.

FIGURE 29
Cover of the second edition of the final report on Capibaribe Park and principles of a park city.
SOURCE: Parque Capibaribe: The reinvention of Recife Park City.

FIGURA 30
Esquema explicativo da articulação dos parques Capibaribe, Beberibe, Tejipió e Marinho, que possibilitarão a transformação do Recife numa cidade-parque no horizonte dos seus 500 anos.
FONTE: Parque Capibaribe: a reinvenção do Recife Cidade Parque.

FIGURE 30
Diagram illustrating the connections between the Capibaribe, Beberibe, Tejipió and Marinho Parks, which will make it possible to transform Recife into a park city in time for the city's 500th anniversary.
SOURCE: Parque Capibaribe: The reinvention of Recife Park City.

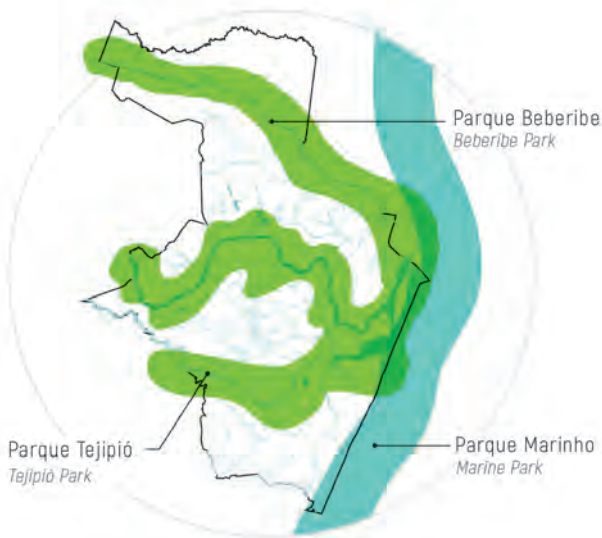
TRANSFORMANDO O RECIFE EM CIDADE PARQUE
TRANSFORMING RECIFE INTO A PARK CITY

RECUPERAÇÃO AMBIENTAL
Environmental regeneration

2013

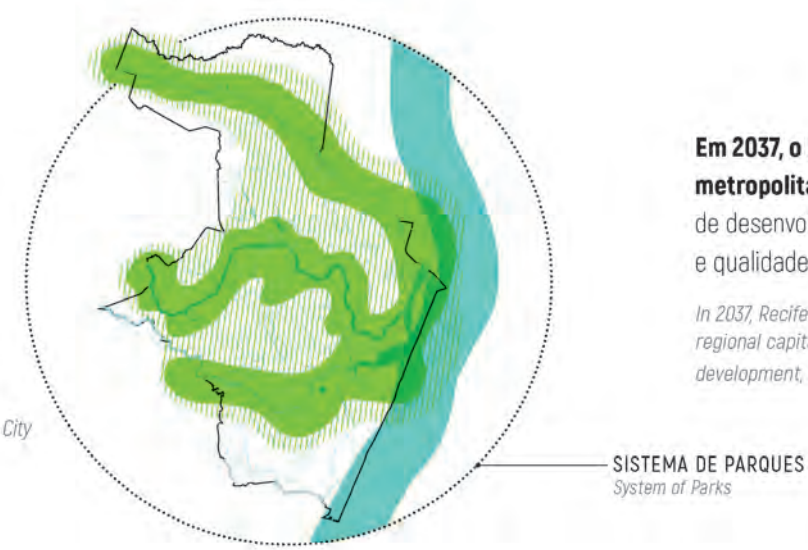
Implementação da recuperação ambiental e da requalificação urbanística do Rio Capibaribe e de sua área de influência imediata. O Parque Capibaribe como semente de um processo inovador de planejamento da Cidade Parque.

Environmental regeneration and urban renewal of the implementation of environmental recuperation and urban rehabilitation of the River Capibaribe and its immediate sphere of influence. The Capibaribe Park is the seed of an innovative Park City planning process.



Recuperação ambiental das outras bacias hídricas na Região Metropolitana do Recife. Disseminação dos princípios de cidade parque em centralidades estratégicas, articulando regiões da cidade através de um sistema de parques.

Environmental regeneration of other hydrographic basins in the Recife Metropolitan Region. Promotion of park city principles in strategic centers, connecting different parts of the city through a system of parks.



Em 2037, o Recife completa 500 anos como capital metropolitana e regional, *hub* internacional, modelo de desenvolvimento sustentável com prosperidade e qualidade de vida, o Recife Cidade Parque.

In 2037, Recife celebrates 500 years as a metropolitan and regional capital, international hub, and model of sustainable development, with prosperity and quality of life, Recife Park City.

2037
RECIFE
CIDADE
PARQUE
Recife Park City

FIGURA 31
Ilustrações do projeto original previsto para o bairro das Graças e do projeto de via parque que o substituiu em consonância com as diretrizes do Parque Capibaribe.
FONTE: Parque Capibaribe: a reinvenção do Recife Cidade Parque, pgs.168/169,198/199.

FIGURE 31
Illustrations of original project envisaged for the Graças neighborhood and the park route projected to replace it, in compliance with the guidelines of the Capibaribe Park.
source: Parque Capibaribe: a reinvenção do Recife Cidade Parque, pgs. 168/169,198/199.

Esse episódio de troca de uma via pela outra pode ser analisado como uma espécie de exemplo do processo de transformação pelo qual vem passando a cidade ao longo do século XXI: uma iniciativa de mobilização cidadã (da Associação Por Amor às Graças), organizada pela internet, pressiona o poder público municipal pela substituição de um projeto defasado (a via rodoviária dentro do rio) por um outro gestado no âmbito da Prefeitura do Recife em parceria com UFPE (o projeto *Parque Capibaribe*).

4.3. O Plano Centro Cidadão

Elaborado por professores e pesquisadores da Universidade Católica de Pernambuco (Unicap) trabalhando em conjunto com técnicos e especialistas da Prefeitura do Recife, sob a monitoração do Instituto da Cidade Pelópidas Silveira, o Plano Centro Cidadão desenvolveu, entre 2014 e 2018, estudos, diretrizes e propostas urbanas de referência para o Centro Continental do Recife, compreendendo seis bairros: Santo Amaro, Boa Vista, Soledade, Ilha do Leite, Coelhos e Paissandu.

O Plano Centro Cidadão se propõe a contribuir com a execução de um planejamento integrado no qual os elementos que compõem a cidade sejam considerados de maneira conjunta e complementar, estudando diretrizes e

This exchange of one route for another can be seen as an example of the process of transformation the city has undergone throughout the early years of the 21st century—an initiative that mobilizes citizens (the For Love of Graças Association), organized online, and puts pressure on the local authorities to reconsider an out-of-date project (a road over the river) and to replace it with another created by Recife City Hall in partnership with the Federal University of Pernambuco (the Capibaribe Park project).

4.3. The Citizens' Center Plan

Drawn up by teachers and researchers at the Catholic University of Pernambuco (Unicap) in collaboration with technical experts from Recife City Hall, under the supervision of the Pelópidas Silveira City Institute, the Citizens' Center Plan, between 2014 and 2018, conducted studies and developed guidelines and urban planning proposals for the Mainland Center of Recife, covering six neighborhoods: Santo Amaro, Boa Vista, Soledade, Ilha do Leite, Coelhos and Paissandu.

The Citizens' Center Plan aimed to produce an integrated plan in which the elements that make up the city are taken together in mutually complementary fashion, studying guidelines and strategies related to both public and private

FIGURA 32
Marca e ilustração da aplicação dos conceitos do *Plano Centro Cidadão*.

FIGURE 32
Logo and illustration of application of Citizens' Center Plan concepts.

estratégias relacionadas tanto aos espaços públicos quanto aos espaços privados. O principal conceito adotado é o "Espaço Urbano Cidadão", no qual a consideração da "Paisagem Cultural" existente, a realização de "Ruas Cidadãs" e o estímulo à concretização de "Arquiteturas Urbanas" apontam para a conquista da integração entre espaços públicos e privados como premissa fundamental.

4.4. O Programa Recentro

Outro exemplo de mobilização cidadã, dessa feita pela via da sociedade civil organizada, foi o da criação da gestão territorial dos bairros centrais do Recife. Antiga reivindicação da Câmara de Diretores Lojistas do Recife (CDL Recife), o tema foi objeto de diversas proposições à Prefeitura e à Câmara de Vereadores do Recife, inclusive como integrante do projeto *O Recife que Precisamos*, apresentado aos principais candidatos a prefeito desde a eleição de 2012.

Com o propósito de dar mais consistência técnica à proposta, a CDL Recife promoveu diversos workshops e debates sobre o tema. Um dos principais resultados dessas discussões foi o projeto *Ilha de Antônio Vaz – a Ilha de Todos os Tempos,* que teve uma grande interação com o projeto *Recife Exchange Holland* (RXH), promotor do seminário internacional sobre a Ilha de Antônio Vaz que produziu uma visão de futuro para ela.

Em síntese, a proposta defendia a gestão territorial integrada da ilha central da cidade, que congrega os bairros de Santo Antônio, São José, Joana Bezerra e Cabanga, uma remanescente ampliada do local onde se deu o primeiro plano da cidade, aquele patrocinado pelo Conde João Maurício de Nassau em 1639 (ver Capítulo 2).

spaces. The main concept adopted was that of "Citizens' Urban Space", in which due consideration for the existing "cultural landscape", creation of "citizens' streets" and promotion of the creation of "urban architectures" aim to achieve integration of public and private spaces as a fundamental premise.

4.4. The Recentro Program

Another example of citizen mobilization, this time carried out by organized civil society, was the introduction of local integrated management of the central neighborhoods of Recife. A longstanding request of the Chamber of Retail Directors of Recife (CDL Recife), the issue was the subject of various proposals put to the Recife City Hall and Council Chamber, including some forming part of the Recife We Need project, presented to the main candidates for mayor every election year since 2012.

With a view to providing more technical consistency for the proposal, Recife's CDL conducted various workshops and debates on the subject. One of the main outcomes of these discussions was the Antônio Vaz Island project – Island of All Times, closely connected with the Recife Exchange Holland (RXH) project, which held an international seminar on Antônio Vaz Island that produced a vision of the future for the area.

In short, the proposal defended integrated local management of the main island of the city, which contains the neighborhoods of Santo Antônio, São José, Joana Bezerra and Cabanga, a more extensive remnant of the location for which the first city plan sponsored by Count John Maurice of Nassau was drawn up in 1639 (see Chapter 2).

FIGURA 33
Capa do projeto Ilha de Antônio Vaz – Ilha de Todos os Tempos e relação das entidades e instituições que participaram das discussões e da proposição final.

FIGURE 33
Cover of Antônio Vaz Island – Island of All Times project and list of organizations that took part in the discussions and the final proposal.

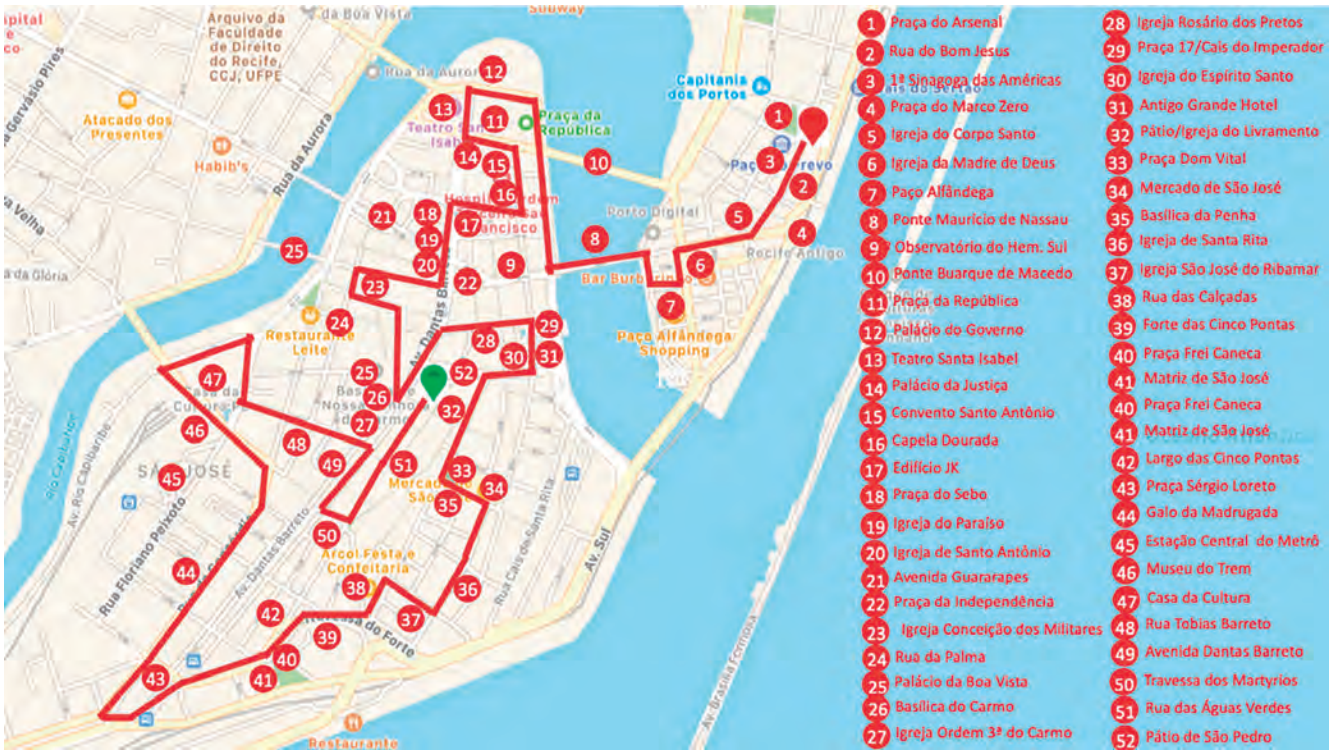


FIGURA 34
Proposta de roteiro histórico cultural "recosturador" do fragmentado Centro do Recife, orientador das ações de curto prazo do programa Recentro.

FIGURE 34
Proposal of cultural historical route "putting back together" the fragmented Center of Recife as a guide for the short-term actions of the Recentro program.

FIGURA 35
Card de convocação de uma reunião pública pela Frente Parlamentar pelo Centro do Recife e logomarca do programa Recentro lançado no final de 2021 pela Prefeitura do Recife.

FIGURE 35
Cover of the Antônio Vaz Island – Island of All Times project and list of organizations taking part in discussions and final proposal.

Sensibilizada pela argumentação da CDL Recife, embasada pela proposição resultado dos debates promovidos (que contou, entre outros, com aportes do estudo intitulado *Plano Centro Cidadão*, elaborado pela Universidade Católica de Pernambuco - Unicap, em parceria com a Prefeitura do Recife), a gestão executiva municipal que assumiu em 2021, inclusive dando concretude a uma proposta da campanha eleitoral e materializando compromisso assumido com a Frente Parlamentar pelo Centro do Recife (iniciativa pioneira no âmbito do Poder Legislativo Municipal), criou o programa *Recentro*.

O programa *Recentro* foi criado abrangendo inicialmente o Bairro do Recife, o de Santo Antônio e o de São José para funcionar de modo transversal na Prefeitura do Recife e, para sua gestão, foi instituído o Gabinete do Centro.

Persuaded by the argument presented by Recife's CDL, based on the proposal arising from the debates conducted (involving contributions from a study titled Citizens Center Plan, drawn up by the Catholic University of Pernambuco -- Unicap, in partnership with Recife City Hall), the municipal executive administration that took office in 2021, created the Recentro program. It thereby fulfilled an election campaign pledge and a commitment to the Parliamentary Front for Recife City Center (a groundbreaking alliance of Recife's lawmakers).

The *Recentro* program was initially created to cover the neighborhoods of Old Recife, Santo Antônio and São José, functioning out of Recife City Hall in cross-cutting fashion,

As ações de curto prazo previstas para o programa *Recentro* devem ancorar-se na zeladoria e na qualificação do espaço público de um roteiro histórico-cultural de "recostura", haja vista a característica de "quebra-cabeças desmontado" que o centro adquiriu ao longo do extenso processo de decadência a que foi submetido. Já as ações de médio e longo prazos devem ancorar-se num planejamento estratégico de desenvolvimento que investigue, inclusive, qual a vocação regenerativa do Centro, em especial dos bairros de Santo Antônio e São José, em face da perda daquela que predominou na segunda metade do século XX (principal centro de comércio e serviços da cidade).

5. OS CONDICIONANTES EXTERNOS

5.1. O Impacto das Mudanças Climáticas no Recife

Todo o processo pelo qual tem passado o Recife neste início de século começa a receber, de forma cada vez mais acentuada, o impacto de outros tipos de mudança, esses de natureza físico-planetárias, que são as mudanças do clima. Instalada num sítio bastante peculiar do ponto de vista ambiental (uma planície aluvial na borda marítima, cercada por um "anfiteatro" de morros), a cidade foi considerada pelo Painel Intergovernamental sobre Mudança do Clima (IPCC) como a 16ª mais vulnerável do mundo. Sendo assim, toda uma mudança de cultura de gestão se fará necessária para que a cidade se adéque a esse novo estado de coisas.

O assunto é abordado de forma mais contextualizada em artigo escrito na revista *Algomais*:

and managed by the newly created Office of the City Center.

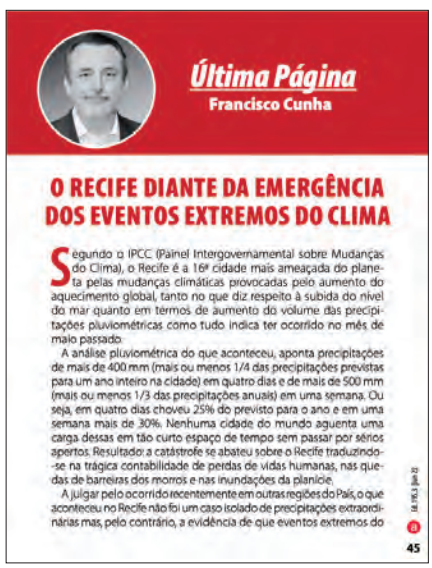
Short-term actions envisaged for the Recentro program will be based on maintenance and improvement of the public space of a historical-cultural route that aims to "put back together" the "loose pieces of the jigsaw puzzle" that the center has come to resemble after a long period of decline. Medium- and long-term actions will be based on strategic planning of development that will also investigate the Center's potential role in helping to regenerate the surrounding area, especially the neighborhoods of Santo Antônio and São José, in view of the once predominant role of these areas in the second half of the 20th century as the main center of commerce and services in the city.

5. EXTERNAL FACTORS

5.1. The impact of climate change on Recife

The whole process that Recife has undergone in the early years of the present century has begun increasingly to feel the impact of other types of change of a physical planetary nature. These are commonly known as climate change. Installed in a quite unusual setting from an environmental point of view—an alluvial plain on the seashore, surrounded by an "amphitheater" of hillsides—Recife is considered by the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) to be the 16th most vulnerable city in the world. As such, a thoroughgoing change in management culture will be needed for the city to adapt to this new state of affairs.

The issue is set in a more detailed broader context in the following article in *Algomais* magazine:



Última Página
Francisco Cunha

O RECIFE DIANTE DA EMERGÊNCIA DOS EVENTOS EXTREMOS DO CLIMA

Segundo o IPCC (Painel Intergovernamental sobre Mudanças do Clima), o Recife é a 16ª cidade mais ameaçada do planeta pelas mudanças climáticas provocadas pelo aumento do aquecimento global, tanto no que diz respeito à subida do nível do mar quanto em termos de aumento do volume das precipitações pluviométricas como tudo indica ter ocorrido no mês de maio passado.

A análise pluviométrica do que aconteceu, aponta precipitações de mais de 400 mm (mais ou menos 1/4 das precipitações previstas para um ano inteiro na cidade) em quatro dias e de mais de 500 mm (mais ou menos 1/3 das precipitações anuais) em uma semana. Ou seja, em quatro dias choveu 25% do previsto para o ano e em uma semana mais de 30%. Nenhuma cidade do mundo aguenta uma carga dessas em tão curto espaço de tempo sem passar por sérios apertos. Resultado: a catástrofe se abateu sobre o Recife traduzindo-se na trágica contabilidade de perdas de vidas humanas, nas quedas de barreiras dos morros e nas inundações da planície.

A julgar pelo ocorrido recentemente em outras regiões do País, o que aconteceu no Recife não foi um caso isolado de precipitações extraordinárias mas, pelo contrário, a evidência de que eventos extremos do

45

clima estão reduzindo o intervalo de tempo entre eles e ampliando sua frequência. Se isso é verdade, como tudo até então faz crer que sim, a questão relevante que se coloca é a seguinte: como se preparar para enfrentar uma realidade climática radicalmente diferente daquela à qual nos acostumamos ao longo de nossas vidas e a cidade ao longo de sua cinco vezes centenária existência?

Outro dia, conversando com o secretário de Segurança Cidadã do Recife, Murilo Cavalcanti, a propósito da velocidade das mudanças que estão acontecendo na cidade de Medellín na Colômbia, em termos de melhoria da qualidade de vida urbana, e as que estão acontecendo na cidade do Recife, as de lá muito mais intensas e aceleradas que as nossas, tive oportunidade de dizer que, enquanto eles foram empurrados pelo crime, tenho a impressão que nós seremos acelerados pelo clima. Ou seja, será a marcha inexorável das mudanças climáticas que farão com que avancemos mais rápida e profundamente na melhoria da qualidade das mudanças urbanísticas assim como o foi a exautão da sociedade com o crime organizado e os desmandos criminosos liderados pelo mega narcotraficante Pablo Escobar que promoveu o *tumpoint* de Medellín.

A partir desta constatação, estamos, portanto, todos os recifenses, cidadãos e autoridades, desafiados a inventar um novo futuro que nos proteja de deslizamentos cada vez mais frequentes dos morros e das inevitáveis inundações da planície pelo aumento do nível do mar. A sorte climática, portanto, está lançada!

voltar

46

FIGURA 36
Artigo escrito na revista Algomais. *Recife diante da emergência dos eventos extremos.*

FIGURE 36
Article in Algomais magazine.

O RECIFE DIANTE DA EMERGÊNCIA DOS EVENTOS EXTREMOS DO CLIMA

Segundo o IPCC (Painel Intergovernamental para as Mudanças Climáticas), o Recife é a 16ª cidade mais ameaçada do planeta pelas mudanças climáticas provocadas pelo aumento do aquecimento global, tanto no que diz respeito à subida do nível do mar quanto em termos de aumento do volume das precipitações pluviométricas como tudo indica ter ocorrido no mês de maio passado.

A análise pluviométrica do que aconteceu, aponta precipitações de mais de 400 mm (mais ou menos 1/4 das precipitações previstas para um ano inteiro na cidade) em quatro dias e de mais de 500 mm (mais ou menos 1/3 das precipitações anuais) em uma semana. Ou seja, em 4 dias choveu 25% do previsto para o ano e em uma semana mais de 30%. Nenhuma cidade do mundo aguenta uma carga dessas em tão curto espaço de tempo sem passar por sérios apertos. Resultado: a catástrofe se abateu sobre o Recife traduzindo-se na trágica contabilidade de perdas de vidas humanas, nas quedas de barreiras dos morros e nas inundações da planície.

A julgar pelo ocorrido recentemente em outras regiões do País, o que aconteceu no Recife não foi um caso isolado de precipitações extraordinárias mas, pelo contrário, a evidência de que eventos extremos do clima estão reduzindo o intervalo de tempo entre eles e ampliando sua frequência. Se isso é verdade, como tudo até então faz crer que sim, a questão relevante que se coloca é a seguinte: como se preparar para enfrentar uma realidade climática radicalmente diferente daquela à qual nos acostumamos ao longo de nossas vidas e a cidade ao longo de sua cinco vezes centenária existência?

Outro dia, conversando com o secretário de Segurança Cidadã do Recife, Murilo Cavalcanti, a propósito da velocidade das mudanças que estão acontecendo na cidade de Medellín na Colômbia, em termos de melhoria da qualidade de vida urbana e as que estão acontecendo na cidade do Recife, as de lá muito mais intensas e aceleradas que as nossas, tive oportunidade de dizer que, enquanto eles foram empurrados pelo crime, tenho a impressão que nós seremos acelerados pelo clima. Ou seja, será a marcha inexorável das mudanças climáticas que farão com que avancemos mais rápida e profundamente na melhoria da qualidade das mudanças urbanísticas assim como o foi a exautão da sociedade com o crime organizado e os desmandos criminosos liderados pelo mega narcotraficante Pablo Escobar que promoveu o turnpoint de Medellín.

A partir desta constatação, estamos, portanto, todos os recifenses, cidadãos e autoridades, desafiados a inventar um novo futuro que nos proteja de deslizamentos cada vez mais frequentes dos morros das inevitáveis inundações da planície pelo aumento do nível do mar. A sorte climática, portanto, está lançada!

RECIFE FACES UP TO THE EXTREME CLIMATE EVENT EMERGENCY

According to the IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change), Recife is the 16th most vulnerable city on the planet in relation to the climate change caused by global warming. This is especially the case in relation to rising sea levels and massive increases in precipitation, such as occurred in the month of May this year.

Rainfall analysis at that time measured precipation of more than 400 mm (around 1/4 of that expected for one whole year in Recife) in the space of just four days, and of over 500 mm (around 1/3 of normal annual precipitation) in the course of one week. In other words, just four days in May accounted for 25% of the expected rainfall for the year as a whole and one week was responsible for over 30%. There is no city in the world capable of sustaining rainfall of such intensity in so short a period of time without suffering serious consequences. The result was the disaster that struck Recife and the tragic loss of life that occurred when containment barriers broke on hillsides and low-lying land was flooded.

To judge from recent occurrences in other parts of Brazil, what happened in Recife did not constitute a single isolated incidence of extraordinary precipitation but rather provides clear evidence that extreme climate events are becoming more frequent. If this is true, as all the recent events would seem to suggest, the most urgent question now is that of how to prepare to confront a climate situation radically different from the one we have grown accustomed to in the course of our lives and in the course of Recife's five centuries of existence.

The other day, I was talking with Murilo Cavalcanti—Recife's Municipal Secretary for Civil Security—about the great rapidity with which improvements in quality of life have been brought about in the city of Medellín in Colombia, compared to the sluggish pace of change in our own city. I remarked that, while the Colombians were forced to take action by crime, I have the impression that we will be driven by climate. In other words, it will be the inexorable onward march of climate change that will force us to take faster and more far-reaching action to improve our city, as was the case when a society exhausted by a long history of organized crime and the misrule of drug barons such as Pablo Escobar reached a tipping point in Medellín.

We are thus all of us—citizens of Recife and public authorities alike—faced with the challenge of creating a new future that protects us from ever more frequent mudslides on hillsides and the inevitable flooding of low-lying land by rising sea levels. The Rubicon has been crossed, so far as climate change in Recife is concerned!

O risco que o Recife corre de literalmente submergir é real e pode ser deduzido das projeções sobre os impactos da subida do nível do mar na planície da cidade, conforme reportagem publicada na revista *Algomais*. Dependendo da quantidade de graus do aquecimento global, pode ser feita a conta de quantos metros o mar poderia subir e que impacto se teria em termos de alagamento de áreas da cidade. De acordo com os cenários mais pessimistas do IPCC, até o final do século, o impacto, por exemplo, na praia de Boa Viagem seria devastador, conforme pode ser visto na ilustração.

The risk of Recife literally being submerged is real and can be deduced from projections of the impact of rising sea-levels on the city's floodplain, as reported recently in Algomais magazine. Depending on the number of degrees of global warming, it is possible to calculate how many meters the sea may rise and the impact in terms of flooding in the city. According to the most pessimistic scenarios envisaged by the IPCC, the impact by the end of the 21st century, on Boa Viagem Beach, to give just one example, would be devastating, as shown in the illustration below.

FIGURA 37
Ilustração a subida do mar na praia de Boa Viagem de acordo com os cenários mais pessimista de aquecimento global conforme reportagem da revista Algomais.

FIGURE 37
Illustration of effects of rising sea-levels on Boa Viagem Beach according to the most pessimistic global warming scenario, as presented in Algomais magazine report.

Vale ressaltar que todas essas novas exigências, embora sendo, por um lado, evidentes e preocupantes ameaças, constituem-se, também, por outro, uma grande oportunidade de estar em busca de soluções para problemas semelhantes em cidades como Nova York, Amsterdã, Veneza, dentre outras que também se encontram diante dos enormes desafios das mudanças climáticas, em especial no que diz respeito à subida do nível do mar.

It should be noted that all of these new challenges, although they are, on the one hand, serious threats of an alarming nature, can also, on the other hand, be viewed as providing a great opportunity to look for solutions similar to those adopted in cities such as New York, Amsterdam, Venice, and others that face the enormous challenges of climate change, especially those related to rising sea-levels.

5.2. A Chamada Global pela Sustentabilidade

Além da pressão das mudanças climáticas, não são pequenos os desafios do Recife para o seu aniversário de 500 anos, a exemplo de ser uma cidade melhor para o conjunto dos seus habitantes, a salvo das ameaças prementes. A observação atenta dos quase cinco séculos de existência, em especial, das duas primeiras décadas do século XXI, não torna despropositado afirmar que a síntese desses desafios pode ser expressa pela ideia da *reinvenção* como vislumbrado pelo projeto *Parque Capibaribe*.

Se pudessem ser desdobrados os requisitos dessa *reinvenção*, também não seria despropositado dizer que um dos mais necessários é a sintonia com as exigências atuais do mundo e das cidades em particular sob a ótica da *sustentabilidade*. Desse modo, torna-se imperativa a observância dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), indicados pela Organização das Nações Unidas (ONU), todavia, mais do que isso, a observância de sua articulação com a Nova Agenda Urbana, preconizada pela ONU-Habitat, conforme se pode observar no esquema a seguir:

5.2. The global call for sustainability

Apart from the pressure of climate change, it would be unwise to underestimate the challenges facing Recife on its 500th anniversary, if it is to become a better city for all its inhabitants, despite the imminent threats. Examination of the city's 500 years of existence, especially the first two decades of the 21st century, shows that it is no exaggeration to claim that these combined challenges require a complete *reinvention* of the city, as suggested by the Capibaribe Park project.

If the requirements of such a *reinvention* are to be developed, it may also be no exaggeration to say that one of those that is most urgent concerns alignment with the needs of the world and of cities worldwide, especially those relating to *sustainability*. It is thus imperative that we achieve the Sustainable Development Goals (SDGs) recommended by the United Nations, and, beyond this, comply with the related New Urban Agenda, developed by UN-Habitat, as illustrated below:

FIGURA 38
Articulação dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) com a Nova Agenda Urbana (NAU).
FONTE: https://www.cnm.org.br/cms/images/stories/comunicacao_novo/habitacao/17072018_Nova_Agenda_Urbana.png.

FIGURE 38
Relation between Sustainable Development Goals (SDGs) and the New Urban Agenda.
SOURCE: https://www.cnm.org.br/cms/images/stories/comunicacao_novo/habitacao/17072018_Nova_Agenda_Urbana.png

A sustentabilidade requerida é, em sentido amplo, aquela que, inclusive, requer sintonia com as exigências das mudanças globais do clima e seus impactos na cidade.

The sustainability required is, broadly speaking, one that also requires that we meet needs related to global climate change and its impact on cities.

CONCLUSÃO

"Uma cidade sem projeto é uma cidade sem esperança."
Roberto Montezuma

Além da sintonia com essa indispensável *sustentabilidade* de caráter global, a observação dos fenômenos intensificados no século XXI, sumariamente descritos neste capítulo, induz ao entendimento de que, além da resiliência às *mudanças climáticas*, pelo menos três instâncias de articulação, como atores relevantes, estão no cerne do processo de mudança a ser perseguido e aperfeiçoado no caminho da *reinvenção* necessária: o incremento da *cidadania* ativa pela intensificação da mobilização cidadã; a qualificação do *poder público* municipal e sua permeabilidade com as demandas da cidadania; e a integração e o desenvolvimento do conhecimento científico gestado, sobretudo, nas *universidades*, que devem estar o mais integradas possível às demandas atuais da sociedade urbana. O esquema abaixo tenta caracterizar essa articulação essencial e regenerativa no caminho da indispensável *reinvenção* do Recife.

Em relação à *cidadania* ativa, a mobilização cidadã se manifesta essencialmente pela internet, tanto por intermédio de manifestações mais ou

CONCLUSION

"A city without a project is a city without hope."
Roberto Montezuma

Apart from the indispensable alignment with sustainability on a global scale, the phenomena that have been seen to emerge in the 21st century, as outlined in this chapter, help us to understand that, in addition to resilience to *climate change*, at least three different interrelated levels must actively be involved at the heart of this process of change towards the necessary *reinvention* of the city. These are: a) increased active *citizenship* through increased mobilization of citizens; b) enhanced performance of the public authorities at municipal level and responsiveness to citizens' demands; and c) integration and development of scientific knowledge, developed, above all, at *universities*, and adapted as much as possible to the current demands of urban society. The diagram below illustrates these essential and regenerative links that are indispensable for the *reinvention* of Recife.

In relation to active *citizenship*, mobilization occurs primarily online, both by way of more or less spontaneous protests, such as Occupy Estelita, new neighborhood associations, and also organized civil society.

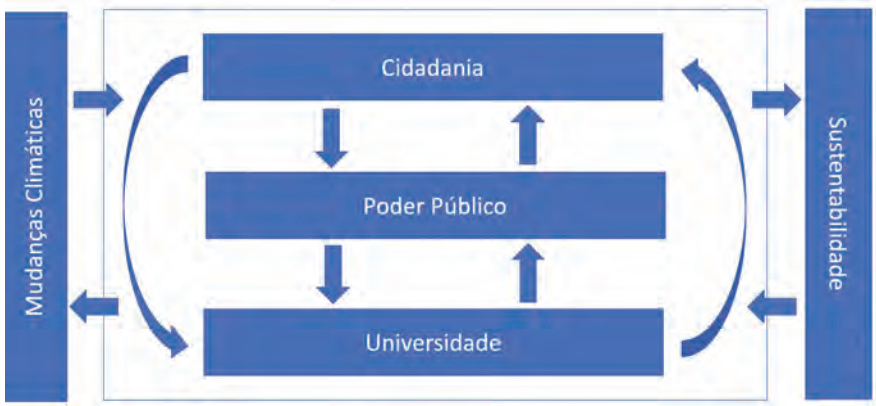


FIGURA 39
Esquema da articulação das dimensões essenciais à reinvenção do Recife.

FIGURE 39
Diagram of links essential for the reinvention of Recife. (Climate Change; Citizenship; Public Authority; University; Sustainability).

menos espontâneas, tipo o Ocupe Estelita, quanto por intermédio das novas associações de bairro ou, ainda, por intermédio da articulação da chamada sociedade civil organizada.

Já no que diz respeito à qualificação e à permeabilidade do *poder público*, seja o Executivo ou o Legislativo municipal, seja nas demais instâncias federativas (estadual, federal e mesmo metropolitana e regional), é fundamental que ele aprenda a ser permeável às influências da mobilização cidadã e aperfeiçoe sua capacidade de intervenção eficaz na esfera pública, tanto em relação à prestação dos serviços essenciais que são de sua responsabilidade (como saúde, educação e segurança, por exemplo), quanto em relação à sua capacidade de intervenção de qualidade no espaço público.

Em relação à *universidade*, como produtora de conhecimento por intermédio da pesquisa, da extensão e do próprio ensino, parece ser indispensável que ela se disponha a interagir o máximo possível, tanto com as crescentes demandas da *cidadania* urbana quanto com o *poder público*, o qual pode e deve ser repositório e instância de construção e interação do conhecimento necessário às mudanças requeridas.

Sob uma perspectiva otimista, o processo que se desenrola no Recife nas primeiras décadas do século XXI permite a conclusão de que se podem identificar *ingredientes* de uma mudança que seja boa para a cidade, tendo em vista o seu aniversário de 500 anos, em 2037. Todavia, uma mudança positiva nas condições de vida urbana não se dará sem que seja construído um *projeto de cidade* que conte com a participação ativa da sociedade. A novidade é que talvez, na história do Recife, nunca tenha havido condições tão propícias para isso, conforme se pode deduzir da observação das forças que se movem e articulam no ambiente urbano, descritas acima.

Francisco de Oliveira, sociólogo recifense, superintendente adjunto da Sudene na época de Celso Furtado, no ensaio *A Noiva da Revolução*, dá a receita de uma cidade "verdadeira" e, indiretamente, o que deve guiar um efetivo *projeto de cidade*: "*Uma cidade é sonhada, é mítica ou não é cidade*".

In relation to enhanced performance and openness on the part of the *public authorities*—the executive and legislative branches of municipal government, and other levels of government (State, Federal, Metropolitan or Regional)—it is fundamental that the authorities learn to be responsive to the influence of mobilized citizens and improve their capacity for effective intervention in the public sphere, both in relation to the provision of the essential services for which they are responsible (such as health, education and public security) and in relation to their capacity to intervene to improve the quality of public space.

The *university*, as a producer of knowledge through research, outreach work and its own teaching, must be willing to interact as much as possible, both with the growing demands of the *citizens* of Recife and with the *public authorities*, which can and should both benefit from and help to build and interact with the knowledge needed to bring about the desired change.

Being optimistic, the process that has been unfolding in Recife in the first few decades of the 21st century shows the existence of various *ingredients* that could contribute towards bringing about positive change in the city by its 500th anniversary, in 2037. However, a positive change in the conditions of urban life will not occur unless a *project for the city* is created that involves the active participation of society. The novel factor is that it is likely that, on no previous occasion in the history of Recife, have conditions been so conducive to achieving this goal as they are today, as evidenced by the forces that are being mobilized in the city, described above.

Francisco de Oliveira, a sociologist from Recife, who served as assistant director of Sudene during the time of Celso Furtado, wrote an essay titled *The Bride of the Revolution*, in which he presents a recipe for a "true" city and, indirectly, the guiding principles for any project for a city: *"A city is a dream: it is mythical, or it is not a city"*.

This is clear from the history of the city. The regional economic and cultural center of a vast swathe of Northeast Brazil, there can be no

FIGURA 40
Foto da Praça do Marco Zero no Bairro do Recife, onde a cidade, nasceu, com a frase de Francisco de Oliveira como epígrafe.
FONTE: https://i.ytimg.com/vi/9BMhpTsAXw4/maxresdefault.jpg

FIGURE 40
Photo of Marco Zero Square in Old Recife, where the city first came into being, with a quotation from Francisco de Oliveira.
SOURCE: https://i.ytimg.com/vi/9BMhpTsAXw4/maxresdefault.jpg

Esse condicionante se coloca com clareza na atual quadra da história da cidade. Centro regional econômico e cultural de um vasto território no Nordeste brasileiro, o Recife tem indiscutivelmente conteúdo histórico para isso. Vale dizer, tem potencial de sonho e de mobilização mítica para dar uma virada no processo de degradação de que foi vítima (os poetas que o digam!). Resta mobilizar “produtivamente” os ingredientes que se colocam atualmente para a construção de um *projeto* que seja de fato coletivo, justo e tecnicamente capaz de *reinventar* a cidade com a mobilização da necessária esperança na construção de um Recife que os recifenses precisam e merecem, com um tema e um horizonte ideal: o de cidade-parque, como o *Parque Capibaribe* mostrou ser possível.

Afinal, como a história urbana da cidade mostra à exaustão, o futuro sempre é um campo aberto de possibilidades e, como se costuma dizer, a melhor forma de prever esse futuro é inventá-lo. Na atualidade, a cidade parece estar, justamente, depois de quase 500 anos de invenções, na expectativa de uma reinvenção que seja, de fato, redentora.

A respeito deste futuro e desta reinvenção requerida, o evento de encerramento do intercâmbio *Recife Exchange Netherlands (RXN)*, citado na página 366, que tratou do efeito das mudanças climáticas na cidade, concluiu seus trabalhos com a redação da *Carta do Recife do Futuro ao Recife de 2021* que merece aqui ter destacados os seguintes trechos:

doubt that Recife has the makings to fulfill this mythical role. It has the potential to dream and to mobilize its citizens around its legendary history in such a way as to be able to turn around the process of degradation to which it has been subject (as the poets themselves attest!). It is thus only a matter of “productively” combining the ingredients currently present in such a way as to produce a genuinely collective project that is fair and technically capable of *reinventing* the city by creating the requisite *expectations* regarding the construction of the Recife that its citizens need and deserve. This project must be organized around the single theme and the single goal of creating a park city, as Capibaribe Park has shown is truly possible.

After all, as the urban history of Recife has comprehensively demonstrated, the future is always an open field of possibilities and, as noted earlier, the best way of realizing the future is to build it. At present, the city would appear to be awaiting precisely that: a competent building project.

CARTA **DO RECIFE DO FUTURO** PARA O **RECIFE DE 2021**

LETTER FROM THE RECIFE OF THE FUTURE TO THE RECIFE OF 2021

Sou a cidade do Recife. Meu corpo tem história, é repleto de marcas e memórias. Rio, mangue e mar foram os primeiros a me formar. Meu nome revela minha origem nas pedras dos arrecifes de arenito que brotam na soleira da porta do mar, ricas de corais, alguns deles só encontrados por aqui. (...)

Foi aí também que nasceu a ideia de me transformarem em cidade-parque, começando por planejar o Parque Capibaribe, somado ao Parque Beberibe, Parque Tejipió e Parque Marinho, com a meta de, em 2037, eu estar em pleno processo de reinvenção. (...)

Hoje, reconheço que a minha reinvenção só foi possível quando as pessoas se organizaram em movimentos ambientais, econômicos, políticos e culturais na construção de uma nova ética diante do mundo. Penso que a visão urbanística, traduzida em um projeto de cidade, sintetiza a materialidade e a imaterialidade presentes no clamor desses vários movimentos cidadãos, força motriz das transformações. (...)

Para acessar o texto da *Carta do Recife do Futuro para o Recife de 2021*, use este QR code.

To access the full text of the *Letter from the Recife of the Future to the Recife of 2021*, use this QR code.

Por fim, depois do mergulho dado no passado da cidade para conhecer a história e, como já se disse, não repeti-la de forma equivocada, além da breve prospecção em relação ao futuro possível e necessário, cabe, a título de conclusão destas considerações, repetir aquele que é o lema da *Coleção Recife 500 Anos*, da qual este livro é parte integrante, destacando o papel que nos cabe como leitores e cidadãos:

SEJAMOS ATIVISTAS POR UM PROJETO DE REINVENÇÃO COLETIVA DA CIDADE QUE PRECISAMOS E MERECEMOS.

LET'S BE ACTIVISTS IN A PROJECT TO COLLECTIVELY RE-INVENT THE CITY THAT WE NEED AND DESERVE.

I am the city of Recife. My body has a history. It is full of marks and memories. River, mangrove and sea were the first to form me. My name reveals my origins in the sandstone reefs that rim the threshold of the city's seaport, rich in corals, some unique to this location...

These reefs also gave birth to the idea of transforming me into a park city, beginning with the planning of Capibaribe Park, Beberibe Park, Tejipió Park and Marine Park, the goal being for the process of reinvention to be fully underway by 2037... I now realize that my reinvention was only possible when people organized themselves into environmental, economic, political and cultural movements to build a new ethical way of living in the world. I think that this vision of the city, translated into a project, neatly encapsulates the material and intangible features expressed by these various civil rights movements, creating the driving force behind various transformations...

Finally, have delved into the past of our city in order to find out more about its history and, as mentioned previously, so as not to make the mistake of repeating it, and having explored a future that is not only possible but necessary for the city, we can do no better, by way of conclusion, than to reiterate the motto of the Recife 500 Years Collection—which includes the present publication—highlighting the role that we as readers and citizens can play in this transition:

SOBRE OS AUTORES

ABOUT THE AUTHORS

Fernando Diniz Moreira

É arquiteto pela UFPE (1989), historiador pela Universidade Católica de Pernambuco (1991), Mestre em Desenvolvimento Urbano pela UFPE (1994) e Ph.D. em Arquitetura pela University of Pennsylvania (2004). Atualmente, é professor titular da UFPE e pesquisador nível 1-D do CNPq. Foi eleito duas vezes conselheiro federal por Pernambuco no Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil (CAU-BR) na gestão fundadora (2012–2014) e na seguinte (2015–2017), diretor-geral do Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada (Ceci) (2009–2011) e coordenador-geral do Docomomo Brasil (2016–2017). Sua área de interesse reside em teoria e história da arquitetura, história do urbanismo e conservação. Sobre esses assuntos, tem cerca de cem artigos e capítulos de livros publicados em mais de dez países.

José Luiz Mota Menezes (1936–2021)

Foi arquiteto, urbanista e escritor. Trabalhou no Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (atual Iphan), tendo assinado diversos projetos de restauração, como o da Catedral da Sé, o da Igreja de Nossa Senhora da Graça e o do antigo Palácio dos Bispos, em Olinda; o da Casa da Cultura, o do Palácio da Justiça, o da antiga Estação Forte do Brum, o da antiga Sinagoga da Rua do Bom Jesus, o da sede da Associação Comercial de Pernambuco e o do Palacete dos Amorins, no Recife. Foi, ainda, como consultor técnico, um dos responsáveis pela concessão do título de Patrimônio Cultural da Humanidade a Olinda, pela Unesco, em 1982. Foi professor da Universidade Federal de Pernambuco, aposentado em 1990, e duas vezes presidente do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano. Membro da Academia Pernambucana de Letras, Menezes escreveu diversos livros e foi um dos maiores conhecedores da evolução urbana do Recife.

Pedro Henrique Cabral Valadares

É arquiteto e urbanista atuante em projetos arquitetônicos no âmbito do patrimônio construído e em outras áreas; Doutor em Desenvolvimento Urbano pela Universidade Federal de Pernambuco; professor do curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Damas da Instrução Cristã; professor no curso Canteiro de Projeto e Obras de Conservação e Restauro da Arquitetura Moderna – Teoria e Prática, pelo Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada (Ceci); pesquisador no Creta: Grupo de Pesquisas Transdisciplinares em cidade e urbano no contexto histórico e geográfico, da Universidade Federal do Espírito Santo; consultor ad hoc do Comitê Estadual do Iphan-PE para a elaboração do dossiê de candidatura das fortificações de Pernambuco à Lista de Patrimônio Mundial da Unesco; integrante de comitês de avaliação de projetos culturais, como *Prêmio Ayrton de Almeida Carvalho* (Fundarpe e Secult-PE) e *Prêmio Rodrigo Melo Franco de Andrade* (Iphan-PE), além do

Fernando Diniz Moreira

Holds a degree in Architecture from the UFPE (1989) and in History from the Catholic University of Pernambuco (1991), in addition to a Master's in Urban Development from the UFPE (1994) and a Ph.D. in Architecture from the University of Pennsylvania (2004). He is currently titular professor at UFPE and CNPq level 1-D researcher. He was twice elected a member of the federal council by the Pernambuco Council of Architecture and Urban Planning of Brazil (CAU-BR) during the inaugural administration (2012–2014) and its successor (2015–2017). Professor Moreira is also Director General of the Center for Advanced Studies in Integrated Conservation (CECI) (2009–2011) and General Coordinator of Docomomo Brazil (2016–2017). His main research interests lie in the field of theory and history of architecture, history of urban planning and conservation. He has published around one hundred articles and book chapters on these subjects in more than ten countries.

José Luiz Mota Menezes (1936–2021)

Was an architect, urbanist and writer. He worked for the National Historical and Artistic Heritage Service (currently known as Iphan) and was responsible for various restoration projects, including: the Cathedral, the Church of Our Lady of Grace and the former Bishops Palace, in Olinda; and the House of Culture, the Palace of Justice, the former Brum Fort Station, the old synagogue on Rua do Bom Jesus, the head office of the Pernambuco Association of Commerce and Amorins Palace, in Recife. José Menezes was also, as technical consultant, one of those responsible for acquiring the title of UNESCO World Cultural Heritage Site for Olinda, in 1982. He worked as a professor at the Federal University of Pernambuco, retiring in 1990, and was twice president of the Pernambuco Archeological, Historical and Geographical Institute. A member of the Pernambuco Academy of Letters, Menezes authored numerous books and was one of the most authoritative scholars of the evolution of the city of Recife.

Pedro Henrique Cabral Valadares

Is an architect and urban planner who works on architectural projects in the field of built heritage and various others. He holds a Doctorate in Urban Development from the Federal University of Pernambuco and teaches Architecture and Urban Planning at the Damas Faculty of Christian Teaching, and Project Site and Conservation and Restoration of Modern Architecture – Theory and Practice, at the Center for Advanced Integrated Conservation Studies (CECI). He also works as a researcher for the Creta Group for Transdisciplinary Research into cities and urban settings in historical and geographical context, at the Federal University of Espírito Santo and as temporary consultant for the State IPHAN-PE Committee regarding the production of a report recommending the candidacy of forts in

Concurso de Ideias – Desafios do Patrimônio Cultural (CAU-PE); palestrante e autor de artigos científicos para congressos, revistas e livros. Ganhou menção honrosa pela tese intitulada *Templos de Marte: Referências Eruditas nos Fortes Abaluartados de Pernambuco (século XVII)*.

Patricia Ataíde Solon de Oliveira

É arquiteta e urbanista; Mestra em Desenvolvimento Urbano pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), com período de mobilidade discente na Universidade de São Paulo (USP) fomentado pela Facepe; professora titular IV do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário do Vale do Ipojuca (Unifavip/Wyden) e do curso técnico em Design de Interiores da Escola Técnica Estadual Dom Bosco, vinculada à Secretaria de Educação e Esportes do Governo do Estado de Pernambuco. Foi coordenadora-geral do projeto cultural *Inventário – Acácio Gil Borsoi* e coordenadora-executiva do *workshop* internacional *Recife Exchange Holland* (RXH).

Tomás de Albuquerque Lapa

É arquiteto e urbanista, graduado pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), em 1975; Mestre em Urbanismo pela Universidade de Paris VIII – Vincennes, em 1979; Doutor pelo Instituto de Geografia da Universidade de Paris I – Sorbonne, em 1992; e pesquisador na linha de trabalho de Conservação Urbana Integrada. Foi diretor do Museu de Arte Contemporânea de Pernambuco, em Olinda (1985–1987); vice-diretor do Centro de Artes e Comunicação da Universidade Federal de Pernambuco (1996–2000); diretor do Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada (2000–2004 e 2013–2015). Fez estágio pós-doutoral no Iccrom, Roma (2009–2010). Atualmente, é professor titular no Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFPE, atuando no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano — Mestrado e Doutorado — nas linhas de trabalho de Conservação dos Espaços Públicos, da Paisagem, do Ambiente Construído e da Mobilidade Urbana

Marília do Nascimento Silva

É graduada em Economia Doméstica pela Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE), Mestra e doutoranda em Desenvolvimento Urbano pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Atua como pesquisadora na área de planejamento e gestão urbana, com enfoque nas discussões sobre produção desigual do espaço e mobilidade urbana.

Pernambuco as UNESCO World Heritage Sites. Valadares also sits on committees responsible for the evaluation of cultural projects, such as the Ayrton de Almeida Carvalho Prize (Fundarpe and Secult-PE) and the Rodrigo Melo Franco de Andrade Prize (Iphan-PE), in addition to the *Contest of Ideas – Challenges for Cultural Heritage* (CAU-PE). Professor Valadares often gives talks and has authored various scientific papers and articles and academic books. He gained an honorable mention for his thesis *Templos de Marte: Referências Eruditas nos Fortes Abaluartados de Pernambuco (século XVII)* [Temples of Mars: erudite references in the defensive forts of Pernambuco (17th century)].

Patricia Ataíde Solon de Oliveira

Is an architect and urbanist. She holds a Master's degree in Urban Development from the Federal University of Pernambuco (UFPE) and the University of São Paulo (USP), funded by Facepe. She is titular professor of Architecture and Urbanism at the Vale do Ipojuca University Center (Unifavip/Wyden) and of Interior Design at the Dom Bosco State Technical School, funded by the Department of Education and Sports of the State Government of Pernambuco. She was general coordinator of the cultural project *Inventory – Acácio Gil Borsoi* and executive coordinator of the international workshop Recife Exchange Holland (RXH).

Tomás de Albuquerque Lapa

Holds a degree in Architecture and Urban Planning from the Federal University of Pernambuco (1975), a Master's in Urbanism from Université de Paris VIII – Vincennes (1979), and a Doctorate from the Institut de Géographie of Université de Paris I – Sorbonne (1992). His research interests lie in the field of Integrated Urban Conservation. He has served as director of the Museum of Contemporary Art of Pernambuco, in Olinda (1985–1987), vice-director of the Center for Arts and Communication of the Federal University of Pernambuco (1996–2000), and director of the Center for Advanced Studies in Integrated Conservation (2000–2004 and 2013–2015). Lapa conducted post-doctoral research as a resident at ICCROM, in Rome (2009–2010) and is currently titular professor at the UFPE's Department of Architecture and Planning, for the Postgraduate Program in Urban Development—Master's and Doctorate—in the fields of Conservation of Public Space, Landscape, the Built Environment and Urban Mobility.

Amélia Reynaldo

É arquiteta e urbanista pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE); Doutora em Urbanismo pela Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya; professora do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Pernambuco (2002–2021) e pesquisadora do Grupo de Pesquisa Laboratório das Paisagens Culturais (Unicap/CNPq).

Francisco Cunha

É graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), consultor de empresas, relator do projeto *O Recife que Precisamos,* presidente do Conselho de Administração da Aries e militante da mobilidade a pé na cidade do Recife.

.

Marília do Nascimento Silva

Holds a degree in Home Economics from the Federal Rural University of Pernambuco (UFRPE), and a Master's and Doctorate in Urban Development from the Federal University of Pernambuco (UFPE). She works as a researcher in the fields of planning and urban management, with a focus on unequal production of urban space and urban mobility.

Amélia Reynaldo

Holds a degree in Architecture and Urban Planning from the Federal University of Pernambuco (UFPE) and a Doctorate in Urbanism from the Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya. She teaches Architecture and Urban Planning at the Catholic University of Pernambuco (2002–2021) and is a researcher at the Cultural Landscape Laboratory Research Group (Unicap/CNPq).

Francisco Cunha

Holds a degree in Architecture and Urban Planning from the University of Pernambuco (UFPE). He is a business consultant, author of the *Recife We Need project*, president of the Aries Board of Administration and pedestrian mobility activist in the city of Recife.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS *BIBLIOGRAPHIC REFERENCES*

CAPITULO 1 - O RECIFE: DAS ORIGENS ATÉ A CHEGADA DOS HOLANDESES (1535-1630)

ALBUQUERQUE, Luís. *Instrumentos de Navegação*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1988.

BARLAEUS, Gaspar. *História dos Feitos Recentemente Praticados Durante Oito Anos no Brasil* (1647). Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1980.

CASTRO, Eugenio de, org. *Diário da Navegação de Pero Lopes de Souza 1530-1532*. Rio de Janeiro: Comissão Brasileira dos Centenários Portugueses, 1940.

CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. *Recife do Corpo Santo*. Recife: Prefeitura Municipal do Recife, 1977.

CORTESÃO, Jaime. *Os Descobrimentos Portugueses*. Lisboa: Arcádia, 1958.

LIMA, Manuel de Oliveira. Nova Lusitânia (1922). In: REGO, André Heráclio (Org.). *O Descobrimento do Brasil e Outros Ensaios*. São Paulo: Publicações BBM, 2021.

MELLO, José Antônio Gonsalves de, A Relação das Praças Fortes do Brasil (1609) de Diogo Campos Moreno. In: *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano* (IAHGP). V. LVII (1984), p. 177-184.

MENEZES, José Luiz Mota. *Atlas Histórico Cartográfico do Recife*. Recife: Massangana, 1988.

MORENO, Diogo Campos. Relação das Praças Fortes do Brasil (1609). In: Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). V. LVII (1984). p. 185-246.

NUNES, Pedro. *Defensão do tratado de rumação do globo para a arte de navegar*. Coimbra, 1952.

CAPITULO 2 - ARQUITETURA E URBANISMO NO RECIFE DO SÉCULO XVII

BARLAEUS, Gaspar. *História dos Feitos Recentemente Praticados Durante Oito Anos no Brasil (1647)*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1980.

MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Cartografia Holandesa do Recife (1976)*. Recife: Cepe, 2017.

BENÉVOLO, Leonardo. *Disenõ de la Ciudad – 4*: El Arte y la Ciudad Moderna del Siglo XV al XVIII. Barcelona: Gustavo Gili, 1977.

GALANTAY, Ervin Y. *Nuevas Ciudades*. Barcelona: Gustavo Gili, 1977.

CAPITULO 3 – O RECIFE SETECENTISTA: UMA CIDADE MASCATE E RELIGIOSA

ALBERNAZ, Maria Paula; LIMA, Cecília Modesto. *Dicionário Ilustrado de Arquitetura*. São Paulo: ProEditores, 2000.

ALBUQUERQUE, Marcos; LUCENA, Veleda; WALMSLEY, Doris. *Fortes de Pernambuco*: Imagens do passado e do presente. Recife: Graftorre, 1999.

BARRETO, Paulo Thedim. Casas de câmara e cadeia. In: *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional,* Rio de Janeiro, 1947. 09-195.

BAZIN, German. *A Arquitetura Religiosa Barroca no Brasil*. Rio de Janeiro: Record, v. II, 1983.

BUENO, Beatriz P. S. *Desenho e Desígnio*: O Brasil dos Engenheiros Militares (1500-1822). São Paulo: Edusp, 2011.

BURDEN, Ernest. *Dicionário Ilustrado de Arquitetura*. Porto Alegre: Bookman, 2006.

CASTRO, Adler. Homero. F. D. *Muralhas de Pedra, Canhões de Bronze, Homens de ferro*: Fortificações do Brasil de 1504 a 2006. Rio de Janeiro: Fundação Cultural Exército Brasileiro, v. 3, 2009.

CASTRO, Josué de. *Um Ensaio de Geografia Urbana*: a cidade do Recife. Recife: Massangana, 2013.

CAVALCANTI, Carlos Bezerra; CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. *O Recife e suas Ruas*: se Essas Ruas Fossem Minhas. Recife: Poço Cultural, 2015.

CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. *Recife do Corpo Santo*. 2. ed. Recife: Bagaço, 2009.

CORONA, Eduardo; LEMOS, Carlos. *Dicionário da Arquitetura Brasileira*. 2. ed. São Paulo: Romano Guerra, 2017.

COSTA, F. A. Pereira da. *Anais Pernambucanos*: 1834-1850. Recife: Fundarpe, v. X, 1985.

ESCUDERO, Lorenzo P. (org.). *Dicionário Visual de Arquitetura*. Lisboa: Quimera, 2014.

FREYRE, Gilberto. *Sobrados e Mucambos*. São Paulo: Global, 2006.

GUERRA, Flávio. *Velhas Igrejas e Subúrbios Históricos*. 3. ed. Recife: Itinerário, 1978.

JUREMA, Aderbal. *O Sobrado na Paisagem Recifense*. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 1971.

KUBLER, George. *Portuguese Plain Architecture*. Middletown: Wesleyan University, 1972.

LAGO, Pedro Corrêa do; LAGO, Bia Corrêa do. *Frans Post (1612-1680):* Obra completa. Rio de Janeiro: Capivara, 2006.

MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Tempo dos Flamengos*: Influência da Ocupação Holandesa na Vida e na Cultura do Norte do BRASIL (1947). Rio de Janeiro: Topbooks, 2001.

MENDES, Chico; VERÍSSIMO, Chico; BITTAR, W. *Arquitetura no Brasil:* de Cabral a Dom João VI. Rio de Janeiro: Imperial Novo Milênio, v. I, 2011.

MENEZES, José Luiz Mota. *Mobilidade Urbana do Recife e seus Arredores*. Recife: Cepe, 2015.

MENEZES, José Luiz Mota. *Atlas Histórico Cartográfico do Recife*. 2. ed. Recife: José Luiz Mota Menezes, 2017.

MENEZES, José Luiz Mota. *Igreja de Nossa Senhora da Conceição dos Militares no Recife*. Recife: Bureau de Cultura, 2019.

MENEZES, José Luiz Mota.; RODRIGUES, Mari do Rosário. *Fortificações Portuguesas no Nordeste do Brasil* – Séculos XVI, XVII e XVIII. Recife: Pool, 1986.

OLIVEIRA, Ernesto V. D.; GALHANO, Fernando. *Casas Esguias do Porto e Sobrados do Recife*. Recife: Pool, 1986.

SMITH, Robert. O Prospecto Caetano: um Panorama Setecentista do Recife. In: REIS FILHO, Nestor Goulart. *Robert Smith e o Brasil*: Cartografia e Iconografia. Brasília: Iphan, v. II, 2012.

SMITH, Robert. *Robert Smith e o Brasil*: Arquitetura e Urbanismo. Brasília: Iphan, 2012.

SOUSA, Alberto. *O Classicismo Arquitetônico no Recife Imperial*. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 1999.

TINOCO, Jorge E. L. Introdução. In: ZERBETTO, A.; TORRES, R. *Mestres Artífices de Pernambuco*. Brasília: Iphan, 2012.

WEIMER, Gunther. *Arquitetura Popular Brasileira*. São Paulo: Martins Fontes, 2012.

ZANCHETI, Silvio Mendes. *O Recife do Século XVIII como Cidade Barroca*. Recife: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2012.

CAPITULO 4 – O RECIFE NO SÉCULO XIX: A CONSTRUÇÃO DE UMA CIDADE LAICA

ANDRADA, Luiza. *Teatro em cena*: edifícios e casas de espetáculos do Recife. Recife: Bureau de Cultura, 2019.

BRITO, F. Saturnino de. *Saneamento de Recife*: Inauguração dos esgotos de Recife, projectados e executados sob a direção do engenheiro F. Saturnino Rodrigues de Brito. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1915.

BRITO, F. Saturnino de. *Plano de Saneamento do Recife*: descripção e relatórios. Recife: Imprensa Official, 1917.

CASTRO, L. A. Porto do Recife: síntese retrospectiva de sua evolução. In: *Quebra-mar* ns. 1-5, Recife: Portobrás, ago./1976-mar./1978.

CASTRO, V. D. *Das igrejas ao cemitério*: políticas públicas sobre a morte no Recife do século XIX. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2007.

CORD, Marcelo Mac. *Artífices da cidadania*. Campinas: Unicamp, 2012.

CORONA, Eduardo; LEMOS, Carlos. *Dicionário da arquitetura brasileira*. São Paulo: Romano Guerra, 2017.

COSTA, C. X. D. A.; ACIOLI, V. L. C. *José Mamede Alves Ferreira*: sua vida e sua obra – 1820-1865. Recife: Governo do Estado de Pernambuco, Secretaria de Turismo, Cultura e Esportes, Arquivo Público Estadual João Emerenciano, 1985.

COSTA, F. A. Pereira da. *Anais pernambucanos (1834-1850)*. Recife: Fundarpe, 1985. v. 10.

COSTA, F. A. Pereira da. *Arredores do Recife. Recife*: Fundação Joaquim Nabuco, Massangana, 2013.

COSTA, José Césio Regueira. *O Porto do Recife*: roteiro de uma viagem através de sua história. Recife: Fundação de Cultura da Cidade, 1992.

DUCHER, Robert. *Características do estilos*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

EISENBERG, Peter. *Modernização sem mudança*: a indústria açucareira em Pernambuco. Rio de Janeiro/Campinas: Paz e Terra/Unicamp, 1977.

ESCUDERO, Lorenzo. et al. *Dicionário visual de arquitetura:* fundamental para estudantes e profissionais. Lisboa: Quimera, 2014.

FRAMPTON, Kenneth. *História crítica da arquitetura moderna.* São Paulo: Martins Fontes, 1997.

FRANCA, R. *Monumentos do Recife:* estátuas e bustos, igrejas e prédios, lápides, placas e inscrições históricas do recife. Recife: Governo do Estado de Pernambuco, Secretaria de Educação e Cultura, 1977.

FREIRE, Maria Emilia et al. Patrimônio ferroviário: memória ou esquecimento? Abordagem conceitual no processo de valoração do patrimônio ferroviário de Pernambuco.In: *VI Colóquio Latino-Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial,* Recife, 2012. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_patrimonio_ferroviario.pdf>. Acesso em: 9 maio 2021.

GUERRA, Flávio. *Velhas igrejas e subúrbios históricos*. Recife: Itinerário, 1978.

HALLEY, Bruno. Dos moinhos de açúcar aos sítios de arrabaldes: a formação dos bairros continentais na Cidade do Recife. In: *Revista de Geografia* (UFPE). v. 30, nº 3, 2013.

HENDERSON, James. (1821). Sob a sombra dos coqueiros. In: MAIOR, Mário Souto; SILVA, Leonardo Dantas. *O Recife:* quatro séculos de sua paisagem. Recife: Massangana, 1992. P. 105-142.

KOSTER, Henry. A vila de Santo Antônio do Recife (1816). In: MAIOR, Mário Souto; SILVA, Leonardo Dantas. *O Recife:* quatro séculos de sua paisagem. Recife: Massangana, 1992. p. 77-87.

MELLO, José Antônio Gonçalves de. *Ingleses em Pernambuco*: história do cemitério britânico do Recife e da participação de ingleses e outros estrangeiros na vida e na cultura de Pernambuco, no período de 1813 a 1909. Recife: Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano, 1972.

MELO, V. M. As paisagens do Rio Capibaribe no século XIX e suas representações. In: *Paisagem ambiente*: ensaios - n. 23 - São Paulo - p. 253-263, 2007.

PADOVAN, Maria C. *As aparências enganam*: aspectos da construção da loucura feminina no Recife dos anos 1930-1945. Recife: Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, 2012.

SETTE, Mário. *Arruar*: História pitoresca do Recife Antigo. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1950.

SILVA, Geraldo Gomes da. *Arquitetura do ferro no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1987.

SOBRAL FILHA, Doralice. *Lazer, saúde e ordem*: principais programas desenvolvidos na arquitetura do século XIX no Rio de Janeiro e no Recife. Rio de Janeiro: Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2009.

SOUSA, Alberto. *O classicismo arquitetônico no Recife imperial*. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 1999.

SOUTO MAIOR, Paulo. *Nos caminhos do ferro*: construções e manufaturas no Recife (1830-1920). Recife: Cepe, 2010.

SOUZA, Maria Angela. Posturas do Recife Imperial. Recife, Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em História do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Pernambuco, 2002.

TAVARES, Davi K.; BRAHM, José Paulo S. Arte e ideologia no cemitério de Santo Amaro: o jazigo-capela de Joaquim Nabuco em foco. *Revista Seminário de História da Arte,* Pelotas, 22 fevereiro 2018.

TINOCO, Jorge. Introdução. In: ZERBETTO, A.; TORRES, R. *Mestres artífices de Pernambuco*. Brasília: Iphan, 2012.

TOLLENARE, L. F. de. (1978). Sob o céu de Recife. In: MAIOR, Mário Souto; SILVA, Leonardo Dantas. *O Recife: quatro séculos de sua paisagem*. Recife: Massangana, 1992. p. 89-104.

ZAIDAN, Noêmia. *O Recife nos trilhos dos bondes de burro 1871-1914*. Dissertação de mestrado. Recife: MDU/UFPE, 1991.

ZANCHETI, Sílvio. Formação e consolidação da Repartição de Obras Públicas de Pernambuco (1836-1844). In: *Espaço e Debates*. n.34, ano IX, 1991, p.75-83.

CAPITULO 5 – A BUSCA POR UMA CIDADE BELA, EFICIENTE E SANEADA: RECIFE, 1900–1920

AMADO, Gilberto. *Minha formação no Recife*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1955.

ARRAIS, Raimundo. *Recife, culturas e confrontos:* as camadas urbanas na Campanha Salvacionista de 1911. Natal: EDUFRN,1998.

Associação Comercial de Pernambuco (ACP). *Relatório Anual 1907.* Recife: ACP, 1907.

Associação Comercial de Pernambuco (ACP). *Relatório Anual 1908*. Recife: ACP, 1908.

Associação Comercial de Pernambuco (ACP). *Relatório Anual 1915*. Recife: ACP, 1915.

ASSUNÇÃO, Gabriela Mota. *Imagens dissolventes da narrativa de modernidade*: interpretações sobre a tradição a partir de casos de demolições em Recife e Salvador (1909–1933). Tese de Doutorado. Arquitetura e Urbanismo. Natal: UFRN, 2019.

BALTAR, Antônio Bezerra. *Diretrizes de um plano regional para o Recife*. Tese de concurso para o provimento da cadeira de Urbanismo e Arquitetura Paisagísticas da Escola de Belas Artes da Universidade do Recife. Recife, 1951.

BARBOSA VIANNA. *Recife, capital do Estado de Pernambuco (1900)*. Recife: SEC/ Governo do Estado, 1970.

BELLO, José Maria, *Memórias*. Rio: José Olympio Editora, 1958.

BRITO, F. Saturnino de. *Saneamento do Recife:* descrição e relatórios. Recife: Imprensa Oficial, 1917.

BRITO, F. Saturnino de. *Saneamento de Recife*: inauguração dos esgotos de Recife, projetados e executados sob a direção do engenheiro F. Saturnino Rodrigues de Brito. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1915.

CASTRO, Josué de. *Documentário do Nordeste*. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1957.

CASTRO, Josué de. *A cidade do Recife:* ensaio de geografia urbana. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1954.

CASTRO, Lourival de Almeida. Porto do Recife: síntese retrospectiva de sua evolução. In: Quebra-mar n. 1–5. Recife: Portobrás, dez,1976/mar.,1978.

COSTA, José Césio R. O Porto do Recife: roteiro de uma viagem através de sua história. In: *Álbum do Porto do Recife*. ano 2, n. 2. Recife: 1958.

EISENBERG, Peter. *Modernização sem mudança:* a indústria açucareira em Pernambuco. Rio de Janeiro/ Campinas: Paz e Terra/Unicamp, 1977.

ELLIOT, Berguedof. *São José, meu bairro*. Recife: Revista Arquivos (separata), 1976.

FIGUEIROA, Aline. *Jardins do Recife:* uma história do paisagismo no Brasil (1872–1937), Recife: Cepe, 2010.

FERRAZ, Domingos de Sampaio. *Porto de Pernambuco:* obras e execução. Recife: Imprensa Industrial, 1914.

FREITAS, Octávio de. *Os trabalhos de hygiene em Pernambuco.* Recife: Imprensa Industrial, 1919.

FREITAS, Octávio de. *Medicina e costumes no Recife Antigo*. Recife: Imprensa Industrial, 1943.

FREYRE, Gilberto. *Guia prático, histórico e sentimental da cidade do Recife*. 2. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1942.

FREYRE, Gilberto, org. *Livro do Nordeste.* Recife: Arquivo Público Estadual, 1979.

GUERRA, Flávio. *Velhas igrejas e subúrbios históricos.* Recife: Prefeitura Municipal do Recife, 1970.

LEMOS FILHO. *Clã do Açúcar*. Rio de Janeiro: São José, 1960. p. 122.

LEVINE, Robert. *A velha usina*: Pernambuco na federação brasileira (1889/1937). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.

LUBAMBO, Cátia Wanderley. *Bairro do Recife no início do século*: entre o Corpo Santo e o Marco Zero. Recife: Cepe/FCCR, 1991.

MELO, José Antônio Gonçalves de. Capunga: crônica de um bairro recifense. In: *Boletim da cidade do Recife.* vol. 3, jun., 1979.

MELO, Mário Lacerda de. *Metropolização e subdesenvolvimento:* o caso do Recife. Recife: UFPE, 1978.

MENEZES, José Luiz Mota. *A ocupação do Recife em uma perspectiva histórica*. Recife: Seplam, 1991 (mimeo), p. 10–11.

MOREIRA, Fernando Diniz. Saturnino de Brito e o Plano de Saneamento do Recife (1909–1915). In: CARVALHO, Maurício, MENEZES, José Luiz Mota, MOREIRA, Fernando Diniz. *Um Recife Saturnino*: arquitetura, urbanismo, saneamento. Recife: Nectar, 2010.

MOTA, Alves da. *No tempo do bonde elétrico*: história sociopitoresca dos antigos bondes do Recife, 3. ed. Recife: Bagaço, 1997.

ORLANDO, Arthur. *O porto e a cidade do Recife*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1908.

PEREIRA DA COSTA, F. A. Arredores do Recife. In: *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*. Vol. XXV, n. 119–122, 1923, p. 10–150.

PERRUCI, Gadiel. *A república das usinas*: um estudo de história social e econômica do Nordeste (1890–1930). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

REYNALDO, Amélia. *As catedrais continuam brancas:* planos e projetos para o centro do Recife no século XX Recife: Cepe, 2017.

SETTE, Mário. *Arruar*: História pitoresca do Recife Antigo. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1950.

SETTE, Mario. *Maxabombas e Maracatus*. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1958.

SILVA, Geraldo Gomes da. Arquitetura eclética em Pernambuco. In: Annateresa Fabris. *Ecletismo no Brasil*. São Paulo: Nobel/Edusp, 1987. p. 176–207.

SOUZA LEÃO, Odilon. Porto do Recife: sua evolução. In: *Boletim Técnico da Secretaria de Viação e Obras Públicas*. n. 1, vol. I, ano II, set./1939. p. 13.

ZAIDAN, Noêmia. *O Recife nos trilhos dos bondes de burro (1871–1914)*. Dissertação de mestrado. Recife: MDU/UFPE, 1991.

CAPÍTULO 6 – "DOS SUBÚRBIOS COLORIDOS AOS HORIZONTES MOLHADOS", O RECIFE DA DÉCADA DE 1920

A EXPOSIÇÃO e seus resultados. In: *Revista de Pernambuco,* Recife, ano I, n. 2, ago., 1924.

A ILUMINAÇÃO pública do Recife. In: *Revista de Pernambuco*, ano I, n. 2, ago., 1924.

ABASTECIMENTO d'água do Recife. In: *Revista de Pernambuco*, Recife, ano III, n. 19, jan., 1926.

ALBUQUERQUE, Napoleão. Construir, destruindo. In: Boletim de Engenharia, n. 5, v. I, ano III, jun., 1925. p. 7–8.

ARAÚJO, Rita de Cássia. *As praias e os dias: História social das praias do Recife e de Olinda*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2007.

ARRAIS, Raimundo. *A capital da saudade*: destruição e reconstrução do Recife em Freyre, Bandeira, Cardozo e Austragésilo. Recife: Bagaço, 2006.

AS GRANDES obras do Derby. In: *Revista de Pernambuco*, Recife, ano I, n.1, jul., 1924a.

AS GRANDES obras do Derby. In: *Revista de Pernambuco*, Recife, ano I, n. 2, ago., 1924b.

AS OBRAS do Mercado da Magdalena. In: *Revista de Pernambuco*, Recife, ano II, n. 14, ago., 1925.

ASSUNÇÃO, Gabriela Lira Mota. *Imagens dissolventes da narrativa da modernidade:* interpretações sobre a tradição a partir de casos de demolições em Recife e Salvador, 1909–1933. 2019. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Natal: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2019.

AVENIDA Beira-mar, A. In: *Revista de Pernambuco*, Recife, ano I, n. 3, set., 1924.

AZEVEDO, Neroaldo Pontes de. *Modernismo e Regionalismo:* os anos 20 em Pernambuco. 2. ed. Recife/João Pessoa: Editora Universitária/UFPE/Editora Universitária/UFPB, 1996.

BALTAR, Antônio. *Diretrizes de um plano regional para o Recife.* Tese de concurso para o provimento da cadeira de urbanismo e arquitetura paisagística na Escola de Belas Artes da Universidade do Recife. Recife, 1951.

BORBA, Manuel. *Sergio Loreto e seu governo em Pernambuco:* história de um quadriênio calamitoso. Rio de Janeiro: Typographia dos Annaes, 1926.

BRITO, F. Saturnino de. Abastecimento d'água no Recife. In: *Boletim de Engenharia*, n. 8, v. II, ano IV, abr., 1927. p. 207–210.

BRITO, F. Saturnino de. *Saneamento do Recife:* descrição e relatórios. Recife: Imprensa Industrial, 1917.

CANAL do Derby, O. In: *Revista de Pernambuco*, ano I, n. 3, set., 1924.

CANTARELLI, Rodrigo. *Contra a conspiração da ignorância com a maldade:* a Inspetoria Estadual dos Monumentos Nacionais e o Museu Histórico e de Arte Antiga do Estado de Pernambuco. (Dissertação) Mestrado em Museologia e Patrimônio. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012.

CANTARELLI, Rodrigo. *Historicismo na arquitetura dos subúrbios recifenses*, um recorte da coleção ecletismo. Recife: Fundação Joaquim Nabuco: Massangana, 2020.

CARVALHO, Maurício Rocha de. *Ecletismo arquitetônico na cultura pernambucana*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Pernambuco, 1992.

CASTRO, Josué de. *A cidade do Recife*: Ensaio de geografia urbana. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1954.

CEDRO, Luiz. A Avenida Beira-mar. In: *Revista de Pernambuco*, ano I, n. 5, nov., 1924.

CORREIA, Telma Barros. *Amaury de Medeiros e o Recife*: arquitetura, cidade e higiene na década de 1920. São Paulo: Intermeios, 2020.

Exposição com que o Prefeito Antônio de Moraes Rego abriu a 5ª sessão ordinária do Conselho Municipal do Recife, em 15 de novembro de 1919.

Exposição com que o Prefeito Antônio de Góis Cavalcanti abriu a 3ª sessão ordinária do Conselho Municipal da Cidade do Recife, em 15 de junho de 1923.

Exposição na qual o Prefeito Dr. Antônio de Góis Cavalcanti abriu a 5ª sessão do Conselho Municipal da Cidade do Recife, em 15 de fevereiro de 1924.

Exposição na qual o Prefeito Dr. Antônio de Góis Cavalcanti abriu a 2ª sessão do Conselho Municipal da Cidade do Recife, em 15 de maio de 1925.

Exposição com que o Prefeito Dr. Joaquim Pessôa Guerra abriu a 1ª sessão ordinária do Conselho Municipal do Recife no ano de 1927. Recife: Imprensa Oficial, 1927.

FEITOSA, Polycarpo. *Dois Recifes com sessenta anos no meio*. Recife: Imprensa Industrial, 1945

FREYRE, Gilberto (Org.). *Livro do Nordeste.* (Ed. fac-símile). Recife: Arquivo Público Estadual, 1978.

GOMIDE, Luiz. A Avenida Beira-mar e o Professor Loreto Filho. In: *Revista de Pernambuco*, ano II, n. 17, nov., 1924.

GOMINHO, Zélia de Oliveira. *Veneza Americana x Mucambópolis*: o Estado Novo na cidade do Recife (décadas de 30 e 40). Recife: Cepe, 1998.

GUEDES, Paulo. Cidades sem planta. In: *Boletim de Engenharia*, n. 3, v. II, ano IV, mar.-maio/1926.

GUERRA, Flávio. *Velhas igrejas e subúrbios históricos.* Recife: Fundação Guararapes, Prefeitura da Cidade, 1970.

Guia da Cidade do Recife. Recife: PCR, 1935.

LAVEDÉSE, Angeline. Impressões sinceras da Avenida Beira-mar. In: *Revista de Pernambuco,* ano I, n. 5, nov., 1924.

LEMOS FILHO. *Clã do açúcar:* Recife (1911–1934). Rio de Janeiro: São José, 1960.

LINS E SILVA, Hilo. *Recife: conceitos e evocações.* Recife: Câmara Municipal, 1984.

LIRA, José Tavares Correa de. *Recife, cidade e mocambo.* Tese (Arquitetura e urbanismo). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1997.

MEDEIROS, Amaury. *Departamento de Saúde e Assistência 1923–1926*. Recife, 1926.

MELHORAMENTOS Municipais na Madalena. In: *Revista de Pernambuco*, ano II, n. 7, jan., 1925.

MELHORAMENTOS Municipais: uma nova praça. In: *Revista de Pernambuco*, ano I, n. 2, ago., 1924.

MELO, Mário. Síntese Cronológica de Pernambuco. In: *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico.* Vol. XXXVIII (38), 1943, p. 9–146.

MELO, Mário Lacerda de. *Metropolização e subdesenvolvimento*: o caso do Recife. Recife: UFPE, 1978.

MENEZES, Hidelbrando de. *Delmiro Gouveia*: vida e morte (1966). Recife: Cepe, 1991.

MENEZES, José Luiz da Mota. *A ocupação do Recife em uma perspectiva histórica.* Recife: PCR/Seplan, 1990.

MENEZES, José Luiz Mota. *Palacetes e solares dos arredores do Recife.* Olinda: Bureau Cultural, 2019.

MENEZES, José Luiz Mota, REINAUX, Marcílio. *O Palácio da Justiça*. Recife: Comunicarte, 1990.

MOREIRA REIS. Centrifugismo da população do Recife. In: *Boletim de Engenharia*, n. 4, v. I, ano II, abr., 1925, 25–26.

MOREIRA, Fernando Diniz. Saturnino de Brito e o Plano de Saneamento do Recife (1909–1915). In: Maurício Carvalho, Fernando D. Moreira, José Luiz da Mota Menezes (Orgs.). *Um Recife Saturnino: Arquitetura, Urbanismo e Saneamento.* Recife: Néctar, 2010. p. 45–76.

MOREIRA, Fernando Diniz. *A construção de uma cidade moderna:* Recife, 1909–1926. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano), Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), 2017, 1994. 189 p.

MOREIRA, Fernando Diniz; SARAIVA, Kate. Dos subúrbios coloridos aos horizontes molhados: A expansão urbana do Recife nos anos 1920. In: *Urbana*, v. 12, p. 1–40, 2020.

MOTA, Alves da. *No tempo do bonde elétrico*. Recife: Cepe, 1985.

OBRAS Municipais: um novo parque. In: *Revista de Pernambuco*, ano I, n. 1, jul., 1924.

OLIVEIRA, João Cleophas. Saneamento das cidades. In: *Boletim de Engenharia,* n. 6, vol. IV, ano VIII, ago., 1930.

Padrão Municipal, O. In: *Boletim de Engenharia*. n. 3, vol. I, ano II, fev., 1925, p. 21.

PARQUE do Entroncamento (1925). In: *Revista de Pernambuco,* ano II, n. 14, ago., 1925.

PARQUE do Payssandu, O. In: Revista de Pernambuco, ano I, n. 1, jul., 1924.

PATETTA, Luciano. Considerações sobre o ecletismo na Europa. In: FABRIS, Annateresa. *Ecletismo na arquitetura brasileira*. São Paulo: Nobel/Edusp, 1987.

PERNAMBUCO. Departamento de Saúde e Assistência, Inspetoria de Estatística Propaganda e Educação Sanitária. *Recenseamento do Recife, 1923*. Recife: Seção Técnica da Repartição de Publicações Oficiais, 1924.

PINTO, Estevão. A casa brasileira. In: *Revista de Pernambuco,* ano III, n. 21 março, 1926.

Revista de Pernambuco, ano I, n. 1, jul., 1924.

Revista de Pernambuco, ano I, n. 16, out., 1925.

Revista de Pernambuco, ano I, n. 2, ago., 1924.

Revista de Pernambuco, ano I, n. 4, out., 1924.

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

Revista de Pernambuco, ano II, n. 11, maio.,1925.

Revista de Pernambuco, ano II, n. 15, set., 1925.

REZENDE, Antônio Paulo. *Desencantos modernos*: histórias da cidade do Recife na década de vinte. Recife: Fundarpe, 1997.

SANEAMENTO de Boa Viagem. In: *Revista de Pernambuco*, ano I, n. 3, set., 1924.

SARAIVA, Kate, MOREIRA, Fernando. Recife: Cidade e Cinema (1923–1931). In: *Sillogés*, v. 3, p. 522–550, 2020.

SETTE, Mário. *Arruar: história pitoresca do Recife Antigo*. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1950.

SETTE, Mario. Os antigos cafés do Recife. In: *Diario de Pernambuco*, Recife, 05/02/1933

SILVA, Aline Figueroa. *Jardins do Recife: uma história do paisagismo no Brasil, 1872-1937.* Recife: Cepe, 2010.

SILVA, Geraldo Gomes da. A Arquitetura eclética em Pernambuco. In: FABRIS, Annateresa. *Ecletismo na arquitetura brasileira*. São Paulo: Nobel/Edusp, 1987.

SOBRE a Avenida Beira-mar. In: *Revista de Pernambuco*, ano I, n. 4, out, 1924.

SOUZA BARROS. *A década 20 em Pernambuco:* uma interpretação. Recife: Fundação de Cultura da Cidade, 1985.

TRINDADE, Ana Carolina. O Recife de Cícero Dias, 1929–1931. In: *Artcultura*, v. 24, n. 44 (2022), p. 23–39.

CAPÍTULO 7 – AVENIDAS, ARRANHA-CÉUS E MOCAMBOS: O RECIFE NAS DÉCADAS DE 1930 E 1940

Acta da Sessão de Installação do Club de Engenharia de Pernambuco. In: *Boletim de Engenharia* v.1, n.1, janeiro 1923, p. 23.

BURLE MARX, Roberto. Jardins para Recife. In: *Boletim de Engenharia*. n. 1, vol. VII, ano XIII, mar., 1935.

CASTRO, Josué de. *Documentário do Nordeste* (1937). 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1959.

LIMA, Attilio Corrêa. Plano de remodelação da cidade do Recife. *Urbanismo e Viação*, n. 11, dezembro, 1940.

ENTREGUE à municipalidade o plano definitivo de reforma do bairro de Santo Antônio. A solemnidade de hontem no Teatro Santa Isabel. In: *Folha da Manhã*, 24/4/1938, 3.

FERREIRA, Domingos. A urbanização de Recife. In: *Diario da Manhã*, Recife, 14 maio 1931.

FIGUEIREDO, Nestor. *Anteprojeto do plano de remodelação e desenvolvimento sistemático do Recife*, 1931, manuscrito.

GOMINHO, Zélia de Oliveira. *Veneza Americana x Mucambópolis*: o Estado Novo na cidade do Recife (décadas de 30 e 40). Recife: Cepe, 1998.

HÉLIO, Mário. É preciso ser relativamente moderno. In: HERKENHOFF, Paulo (Org.). *Pernambuco moderno*. Recife: Instituto Cultural Bandepe, 2006.

HERKENHOFF, Paulo. Do Recife, para o mundo: o Pernambuco moderno antes do Modernismo. In: *Pernambuco moderno*. Recife: Instituto Cultural Bandepe, 2006.

LEME, Maria Cristina (Org.) *Urbanismo no Brasil, 1895–1965.* São Paulo: Nobel/Edusp,1999.

LIGA Social contra o Mocambo. *Relatórios*. Recife: Imprensa Oficial, 1941–1945.

MAGALHÃES, Agamenon. A verdade de um regime. *Folha da Manhã.* 9 agosto 1942.

MARQUES, Sônia; NASLAVSKY, Guilah. Eu vi o modernismo nascer... e ele começou no Recife. In: MOREIRA, Fernando, (Org.). *Arquitetura moderna no Norte e Nordeste do Brasil*: Universidade e diversidade. Recife: Fasa, 2007.

MENEZES, José Luiz Mota. O moderno e o Modernismo em Pernambuco – Arquitetura e urbanismo. In: HERKENHOFF, Paulo (Org.). *Pernambuco moderno.* Recife: Instituto Cultural Bandepe, 2006.

MELO, Marcus André B. C. de. O Estado, o boom do século e a crise de habitação. In: GOMES, M.; FERNANDES, A. (Orgs.). *Cidade e história*, Salvador: Ufba, 1991.

MELO, Marcus André B. C. de. A cidade dos mocambos. In: *Espaço & Debates*, n. 14, 1985.

MORAES REGO, A.; Estelita, J., PEREIRA, E. Bairro de Santo Antônio: parecer favorável em reunião do conselho de 13 de janeiro de 1931 e enviado à Prefeitura. *Boletim de Engenharia,* v. 5, n. 9 (February, 1931).

MOREIRA, Fernando Diniz. A aventura do urbanismo moderno. In: LEME, Maria Cristina (Org.). *Urbanismo no Brasil, 1895–1965.* São Paulo: Nobel/Edusp, 1999.

MOREIRA, Fernando Diniz. *Shaping cities, building a nation:* Alfred Agache and the dream of modern urbanism in Brazil, 1920–1950. Ph.D. Diss. Philadelphia: University of Pennsylvania, 2004.

NASLAVSKY, Guilah. *Modernidade arquitetônica no Recife, de 1920 a 1930.* Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUUSP, 1998.

NASLAVSKY, Guilah. O concreto armado e a nova arquitetura nos anos 30. In: CARDOSO, Luís Antonio; OLIVEIRA, Olívia. *(Re)Discutindo o modernismo:* universalidade e diversidade do movimento moderno em Arquitetura e urbanismo no Brasil. Salvador: Ufba, 1997.

NOVAIS FILHO, Antônio de. *Depoimento*, entrevistas-história oral (1976). Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas/CPDOC, 1980.

O Plano de Remodelação do Recife. In: *Diario da Manhã* 5 February 1931.

OUTTES, Joel. *O Recife pregado à cruz das grandes avenidas:* contribuição à história do urbanismo (1927–1945). Dissertação de Mestrado, MDU/UFPE, 1991.

PONTUAL, Virginia. *Uma cidade e dois prefeitos*: narrativas do Recife das décadas de 1930 a 1950. Recife: Edufpe, 2001.

PONTUAL, V. Ordem e Progresso: O pensamento urbanístico no Recife dos anos 30. In: *Anais do VI Encontro Nacional da ANPUR*. Brasília: Anpur/UnB, 1995, 797–810.

PREFEITURA MUNICIPAL DO RECIFE. (PMR). *Seis annos de administração municipal.* Relatório apresentado pelo Prefeito Novais Filho ao Governo Agamenon Magalhães, em dezembro de 1944. Recife: PMR, 1944.

PREFEITURA MUNICIPAL DO RECIFE (PMR). *Regulamento de Construcções do Município do Recife.* 08/12/1936. Decreto nº 374. Recife: Imprensa Official, 1936.

PARAÍSO, Rostand. *O Recife e a Segunda Guerra*. Recife: Comunicarte, 1995.

REGO, José Lins do. *O moleque Ricardo* (1935). Rio de Janeiro: José Olympio, 1956.

SILVA, Geraldo Gomes. A pré-fabricação e a racionalização na arquitetura em Pernambuco na década de 30 do século passado. In: MOREIRA, Fernando (org). *Arquitetura moderna no Norte e Nordeste do Brasil: universidade e diversidade.* Recife: Fasa, 2007.

SÁ CARNEIRO, Ana Rita. Burle Marx e os jardins do Recife. In: *Revista Espaço Acadêmico*, n. 156, março 2014.

CAPÍTULO 8 - RECIFE, CIDADE MODERNA E VERTICAL, DÉCADAS DE 1950 E 1960

CABRAL, R. *Mario Russo:* um arquiteto italiano racionalista em Recife. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2006.

CANTARELLI, Rodrigo. *Contra a conspiração da ignorância com a maldade*: a Inspetoria de Monumentos de Pernambuco. Recife: Massangana, 2014.

FONSECA, Maria Cecília. *O patrimônio em processo:* trajetória da política federal de preservação no Brasil. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/MINC – Iphan, 2000. p. 294.

FREYRE, Fernando. O movimento regionalista e tradicionalista e a seu modo também modernista: algumas considerações. In: *Ciência & Trópico*, Recife, 5(2). p. 175–188, jul./dez. 1977.

GODOY, José Henrique Artigas de. Economia Humana e desenvolvimentismo católico: o pensamento e a ação de Louis-Joseph Lerner no Brasil. In: *Teoria e Pesquisa*: Revista de Ciência Política. v. 24, n. 1. p. 40–53, jan./jul. 2015.

IBGE. *Anuário estatístico do Brasil.* (1950). Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1950.pdf>>. Acesso em: 11 fev. 2022.

IBGE. *Anuário estatístico do Brasil.* (1965). Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=720>>. Acesso em: 11 fev. 2022.

IBGE. *Anuário estatístico do Brasil*. (1979). Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1979.pdf>>. Acesso em: 12 jan. 2022.

IPHAN. *Lista de bens materiais tombados e processos de tombamento em andamento*. 2015. Disponível em: << http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista%20Bens%20Tombados%20Dez%202015.pdf>>. Acesso em: 25 fev. 2022.

LEME, Maria Cristina (Org.) *Urbanismo no Brasil, 1895–1965*. São Paulo: Nobel/Edusp,1999.

MARQUES, Sonia. *Maestro sem orquestra*: um estudo sobre a ideologia do arquiteto. Dissertação de Mestrado, Recife, UFPE, 1983.

MOREIRA, Fernando Diniz. *A construção de uma cidade moderna:* Recife (1909–1926). In: *Jornal do IAB*. Recife, p. 5–6, 30 jul. 1995.

MOREIRA, Fernando Diniz. *A construção de uma cidade moderna:* Recife (1909–1926). (Dissertação de Mestrado). Recife: Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, 1999.

NASLAVSKY, G. *Arquitetura moderna em Pernambuco, 1951–1972*: as contribuições de Acácio Gil Borsoi e Delfim Fernandes Amorim. Tese de Doutorado. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2004.

NASLAVSKY, Guilah. *Arquitetura moderna no Recife, 1949–1972*. Edição do autor, Recife, 2012.

NASLAVSKY, Guilah. O processo de verticalização da cidade do Recife (1920–2011). In: ALVIM, Z; MARINS, P. (Orgs.). *Os céus como fronteira*: a verticalização no Brasil. São Paulo: Grifo, 2013.

PEREIRA, Juliana. *Admiráveis insensatos*: Ayrton de Carvalho, Luís Saia e as práticas no campo da conservação no Brasil. (Dissertação de mestrado). Recife: Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, 2014.

PEREIRA, Juliana. *Dilemas e confrontos entre o urbanismo modernista e a conservação urbana na cidade do Recife*: o plano de gabaritos de 1965. TFG, UFPE, Recife, 2009.

PONTUAL, Virgínia. Ordem e progresso: o pensamento urbanístico no Recife dos anos 30. In: *VI Encontro da Associação Nacional de Planejamento Urbano – Anpur*, 1995.

QUINTELLA, Ivvy. Projeto urbano e dimensão estética no urbanismo francês da primeira metade do século XX: contribuições relegadas ao ostracismo dentro da memória disciplinar. In: PEIXOTO, Elane; et al. (Orgs). Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Brasília, DF: Universidade Brasília – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2014.

REYNALDO, Amélia. *Las catedrales siguen siendo blancas*: un estudio sobre la política de tratamiento del centro antiguo de Recife. Tese de doutorado/UPC. Barcelona, 1998.

SEGAWA, Hugo. (1998). *Arquiteturas no Brasil.* 3. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.. 231 p.

VIEIRA, Natália. *Gestão de sítios históricos*: a transformação dos valores culturais e econômicos em programas de revitalização em áreas históricas. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2008.

CAPÍTULO 9 - O RECIFE METROPOLITANO (1970–1990)

BALTAR, Antônio Bezerra. *Diretrizes de um plano regional para o Recife*. Tese de concurso para o provimento da cadeira de Urbanismo e Arquitetura Paisagística da Escola de Belas Artes da Universidade do Recife. Recife, 1951.

BLIKSTEIN, Moriz. *Modelos matemáticos no planejamento de transportes urbanos*: uma abordagem crítica. 1982. Dissertação (Mestrado em Administração) – Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getulio Vargas, São Paulo, 1982.

BRASIL. [Constituição (1967)]. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1967*. Brasília, DF: Presidência da República [2021]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc_anterior1988/emc01-69.htm. Acesso em: 30 jun. 2021.

_____. *Lei Complementar nº 14, de 08 de junho de 1973*. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Brasília, DF: Presidência da República [2021]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp14.htm. Acesso em: 03 jul. 2021.

CASTRO, Josué de. *Homens e caranguejos*. São Paulo: Brasiliense, 1967.

CONDEPE/FIDEM. *Metrópole estratégica: Região Metropolitana do Recife*. Organizado por Amélia Reynaldo. Recife: Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco Condepe/Fidem. Prometrópole, 2005.

CONSTITUÍDO conselho de desenvolvimento. In: *Diario de Pernambuco*, Recife, ano 141, n. 34, 10 fev. 1966. Primeiro Caderno, p. 6. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=029033_14&pesq=%22CONDEPE%22&pagfis=41204. Acesso em: 10 jul. 2021.

É A MAIOR tragédia do século no Recife. In: *Diario de Pernambuco*, Recife, ano 150, n. 191, 19 jul. 1975. Primeiro Caderno, p. 1. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=029033_15&pagfis=72384. Acesso em: 17 jul. 2021.

FERNANDES, Antônio Sérgio A.; ARAÚJO, Suely Mara V. G. A criação de municípios e a formalização de regiões metropolitanas: os desafios da coordenação federativa. In: *Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana*, Curitiba: PUCPR, v. 7, n. 3, p. 295–309, set./dez. 2015.

FIDEM. *Plano de Preservação dos Sítios Históricos*. Recife: Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife, 1978.

GEDDES, Patrick. Cidades em evolução. Tradução: Maria José Ferreira de Castilho. Campinas/SP: Papirus, 1994.

GOVERNO do Estado de Pernambuco. *Lei nº 6.708, de 17 de junho de 1974*. Cria os Conselhos Deliberativo e Consultivo da Região Metropolitana do Recife e dá outras providências, Recife, PE: Palácio Frei Caneca, 1974.

_____. *Lei nº 6.890, de 3 de julho de 1975*. Autoriza o Poder Executivo a instituir a Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife – Fidem, e dá outras providências, Recife, PE: Palácio do Campo das Princesas, 1975a.

_____. *Lei nº 7.003, de 2 de dezembro de 1975*. Cria o Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife – Funderm, e dá outras providências, Recife, PE: Palácio do Campo das Princesas, 1975b.

_____. Governo. *Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Recife*. Recife: Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife – Fidem, 1976.

_____. *Plano Diretor Urbanístico do II Polo Metropolitano*. v. 1. Recife: Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife – Fidem, 1978.

_____. *Lei nº 7.832 de 6 de abril de 1979*. Introduz modificações na estrutura administrativa do Estado e dá outras providências, Recife, PE: Palácio do Campo das Princesas, 1979.

_____. *Lei nº 8.950, de 14 de maio de 1982*. Cria o município de Abreu e Lima, Recife, PE: Palácio do Campo das Princesas, 1982a.

_____. *Lei nº 8.951, de 14 de maio de 1982*. Cria o município de Camaragibe, Recife, PE: Palácio do Campo das Princesas, 1982b.

_____. *Lei nº 8.952, de 14 de maio de 1982*. Cria o município de Itapissuma, Recife, PE: Palácio do Campo das Princesas, 1982c.

_____. *Plano de Desenvolvimento Metropolitano.* Recife: Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife – Fidem, 1982.

_____. *Lei Complementar nº 10, de 6 de janeiro de 1994*. Dispõe sobre a Região Metropolitana do Recife – RMR, e dá outras providências, Recife, PE: Palácio do Campo das Princesas, 1994.

_____. *Lei nº 11.230 de 13 de julho de 1995*. Cria o município de Araçoiaba, Recife, PE: Palácio do Campo das Princesas, 1995.

_____. *Lei Complementar nº 49, de 31 de janeiro de 2003.* Dispõe sobre as áreas de atuação, a estrutura e o funcionamento do Poder Executivo, e dá outras providências, Recife, PE: Palácio do Campo das Princesas, 2003.

_____. *Decreto nº 32.297, de 05 de setembro de 2008.* Fixa data para cessação das atividades da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU, Recife: Palácio do Campo das Princesas, 2008.

_____. *Lei Complementar nº 426, de 3 de abril de 2020*. Altera a Lei Complementar nº 382, de 9 de fevereiro de 2018, que dispõe sobre a Região Metropolitana do Recife – RMR, Alepe: Palácio Joaquim Nabuco, 2020.

LAPA, Tomás de A. *Une experience de planification integree: le cas du II Pôle Métropolitain de Recife*. Tese de Doutorado, Institut de Géographie, Université de Paris I – Sorbonne, 1992.

LAPA, Tomás A.; BRANDÃO NETO, José S. O Pós-Copa do Mundo da FIFA em Pernambuco: legado urbano ou herança imobiliária? In: *Estudos de Sociologia*, Recife, v. 2, n. 19, p. 1–15, 2013.

LAPA, Tomás A.; TINOCO, Jorge E. L. The brazilian responses to the 1975 Amsterdam declaration. In: FALSER, M.; LIPP, W. (Org.). *A future for our past*. 1. ed. Berlim: Hendrik Baessler Verlag, 2015. v. 1, p. 421–428.

LEBRET, Louis Joseph. *Estudo sobre desenvolvimento e implantação de indústrias, interessado a Pernambuco e ao Nordeste* (1955). 2. ed. Recife: Condepe, 1974.

LEME, Maria Cristina (Org.). Urbanismo no Brasil, 1895–1965. São Paulo: Edusp/Nobel, 1999.

MENEZES, Larissa Rodrigues de. *Habitar no centro histórico: a habitação de interesse social como instrumento de reabilitação do centro histórico do Recife.* 2015. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2015.

PLANEJAMENTO "físico", em vez de "urbano", para o Recife. *Diario de Pernambuco,* Recife, ano 136, n. 218, 23 set. 1961. Primeiro Caderno, p. 3. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=029033_14& pasta=ano%20196&pesq=&pagfis=12533. Acesso em: 09 jul. 2021.

PONTUAL, Virgínia. *O saber urbanístico no governo da cidade:* uma narrativa do Recife nas décadas de 1930 a 1950. 1998. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

PONTUAL, Virgínia. O engenheiro Antônio Bezerra Baltar: prática urbanística, Cepur e Sagmacs. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais,* Rio de Janeiro, v. 13, n. 1, p. 151–169, 2011.

PREFEITURA humaniza o centro do Recife. *Diario de Pernambuco,* Recife, ano 149, n. 109, 25 abr. 1974. Primeiro Caderno, p. 2. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=029033_15&pesq=%22plano%20 de%20humaniza%C3%A7%C3%A3o%22&pagfis=55477. Acesso em: 17 jul. 2021.

RECIFE. *Lei nº 4.983, de 26 de dezembro de 1957.* Constitui a Companhia de Transportes Urbanos. Recife: Câmara Municipal, [2021]. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a/pe/r/recife/lei-ordinaria/1957/498/4983/lei-ordinaria-n-4983-1957-constitui-a-companhia-de-transportes-urbanos. Acesso em: 10 jul. 2021.

RECIFE 500 anos. e planos para o Recife: as experiências das gestões de 1970 a 1980. *Palestra* do professor Waldecy Pinto. Urbanismo Recife, 2014.

RIBEIRO, Cecília. O Planejamento Local Integrado e o Estudo Preliminar de Wit-Olaf Prochnik para o Recife. In: XII Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. *Anais.* Belém/PA, 2007. 19 p.

RIBEIRO, Miguel Ângelo Campos; ALMEIDA, Roberto Schmidt de. Padrões de localização espacial e estrutura de fluxos dos estabelecimentos industriais da área Metropolitana de Recife. In: *Revista Brasileira de Geografia,* Rio de Janeiro, v. 42, n. 2, p. 203–264, abr./jun., 1980.

SOARES, José Arlindo. Experiência da Gestão Metropolitana do Recife. In: I Seminário sobre desafios para a gestão metropolitana: experiências, estudos e pesquisas contemporâneas. *Apresentação* [...]. Natal, 2008. Disponível em: https://natal.rn.gov.br/storage/app/media/sempla/seminario_pesquisa/experiencia.pdf. Acesso em: 08 nov. 2021.

ZANCHETI, Sílvio Mendes; LACERDA, Norma. Planejamento territorial na Região Metropolitana do Recife. In: *Cadernos de Estudos Sociais,* Recife, v. 15, n. 2, p. 375–409, jul./dez., 1999.

CAPÍTULO 10 - A FORMA DO TRAÇADO DA EXPANSÃO URBANA DO RECIFE

BÉRINGER, Émile; FOURNIÉ, Victor. In: *Memórias a-cêrca do Pôrto do Recife*. Arquivos, Recife, n. 2, p. 179–213, 1942.

BRITO, Saturnino. *Saneamento de Recife: descrição e relatórios*. Volume II: Relatórios e ESTAMPAS. Recife: Typ. da Imprensa Official, 1917. Recife, 1917.

ESPOSITO, Daniella Felipe. *Acessibilidade e centralidade. O entorno do Hiper Center/Plaza Shopping, Casa Forte*. Recife: Relatório Pibic/Unicap, 2005.

FREYRE, Gilberto (Org.). *Livro do Nordeste: comemorativo do 1º centenário do Diario de Pernambuco: 1825-1925*. 2. ed. Recife: Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano, 1979.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Anuário Estatístico do Brasil*. Rio de Janeiro, 2010.

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

POST, Pieter. *Mavritiopolis. Reciffea et Circumiacentia Castra, 1639*. Publicado em Amsterdã em 1647. Disponível em: http://files.labtopope.webnode.com/200000453-dfccbe0c47/Mapa_Cidade_Mauricia_RECIFE_Pernambuco_1639_3.jpg. Acesso em: 15 maio 2015.

RECIFE. Prefeitura da Cidade do Recife. Decreto nº 27, de 15 de julho de 1946. Estabelece gabaritos para as principais ruas do Recife. In: *Diário Oficial do Estado,* Recife, n. 157, 1946. p. 2.981.

_____. _____. Decreto nº 223, de 17 de dezembro de 1932. Estabelecimento de providências que venham modificar a atual legislação municipal no que se refere, principalmente, à edificação em terrenos dotados de arruamento. In: *Diário Oficial do Estado,* Recife, n. 278, 1932.

_____. _____. Decreto nº 374, de 12 de agosto de 1936. Regulamento das construções, reconstruções e obras em geral, no município do Recife. In: *Diário Oficial do Estado*, Recife, n. 175, 1936.

_____. _____. Disponível na Empresa de Urbanização do Recife. *Plano de Remodelação do Bairro de Sto. Antônio – Comissão do Plano da Cidade, 1938*. Recife, 1938.

_____. _____. _____. *Planta de um Trecho do Recife Antigo. Projeto de Alfredo Lisboa, 1888.* Recife, 1888.

_____. _____. _____. *Planta da Cidade do Recife e Arredores de 1932* – Escala 1:10.000. Recife, 1932.

_____. _____. _____. *Projeto de quadra: Rua da Aurora*. Recife, 1946.

_____. _____. _____. *Projeto de quadra: Rua da Imperatriz*. Recife, 1951.

_____. _____. Lei nº 1.051, de 11 de setembro de 1919. Dispõe sobre as construcções, reconstrucções, reformas e concertos no Município do Recife. In: *Diário Oficial do Estado*, Recife, Secção Governos Municipaes, n. 205, 1919. p. 6.528.

_____. _____. Lei nº 7.427, de 19 de outubro de 1961. Regula as relações jurídicas da competência do Município do Recife, atinentes a Urbanismo e Obras. In: *Diário Oficial do Estado,* Recife, Secção Diário dos Municípios, 24 out. 1961.

_____. _____. Lei nº 2.590, de 24 de novembro de 1953. Promove a revisão do Plano Diretor do Recife. In: *Diário Oficial do Estado*, Recife, Ano XXX, n. 267, 1953. p. 5.579.

_____. _____. Lei nº 14.511, de 17 de janeiro de 1983. Define diretrizes para o uso e ocupação do solo. In: *Diário Oficial do Estado,* Recife, 18 jan. 1983. p. 2–5.

_____. _____. Lei nº 16.176, de 13 de abril de 1996. Estabelece a Lei de Uso e Ocupação do solo da Cidade do Recife. In: *Diário Oficial do Estado*, Recife, Secção Diário dos Municípios, n. 40, 1996. p. 02.

_____. _____. Lei nº 17.511, de 29 de dezembro de 2008. Revisão do Plano Diretor do Município do Recife. In: *Diário Oficial do Estado*, Recife, n. 148, 2008. p. 2–13.

_____. _____. Lei Complementar nº 02, de 23 de abril de 2021. Institui o Plano Diretor do Município do Recife, revogando a Lei Municipal nº 17.511, de 29 de dezembro de 2008. In: *Diário Oficial do Recife*, Recife, n. 058, 2021. p. 2–1.005.

REYNALDO, Amélia. *As catedrais continuam brancas. Planos e projetos do século XX para o centro do Recife*. Recife: Companhia Editora de Pernambuco Cepe, 2017.

SOLÁ-MORALES. Manuel. *Las formas del crecimiento urbano.* Laboratori d'Urbanisme, Barcelona, septiembre de 1991.

SERRA i AMENGUAL, Pere. Proyectar la residencia en el casco antiguo contemporáneo. Los orígenes de la intervención de regeneración en la Ciutat Vella de Barcelona in: *QRU* 8. p. 9–38. Barcelona, 2017.

TOLLENARE, Louis-François de. *Notas dominicais*. Recife: Secretaria de Educação e Cultura, 1978.

ULHÔA CINTRA, João Florêncio de. Sugestões para Orientação do Estudo de um plano geral de remodelação e expansão da cidade do Recife. In: *Arquivos*, Recife, n. 1, p. 259–273, 1943.

CAPÍTULO 11 - A REINVENÇÃO DO RECIFE RUMO AOS 500 ANOS

ABRANCHES, Sergio. *Democracia em Risco?: 22 ensaios sobre o Brasil hoje*. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

BORBA, Maria...[et al.] (org.). *Brasil em Movimento: reflexões a partir dos protestos de junho*. Rio de Janeiro: Rocco, 2014.

CASTELLS, Manuel. *Redes de Indignação e Esperança: movimentos sociais na era da internet*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

CASTELLS, Manuel. *Ruptura: a crise da democracia liberal*. Rio de Janeiro: Zahar, 2018.

CAVALCANTI, Murilo (org.). *As Lições de Bogotá e Medellín: do caos à referência mundial*. Recife: INTG, 2013.

CRUZ, Jório. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo: A metrópole da região metropolitana*. Recife: Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Pernambuco, 2016.

CUNHA, Francisco...[et al.]. *Calçada: o primeiro degrau da cidadania urbana*. Recife: INTG, 2013. HARVEY, David. *Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*, São Paulo: Martins Fontes, 2014.

LACERDA, Norma...[et al.]. *Lei dos 12 Bairros: contribuição para o debate sobre a produção do espaço urbano do Recife*. Recife: Cepe, 2018.

MARICATO Ermínia...[et al.]. *Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil.* São Paulo: Boitempo/ Carta Maior, 2013.

MESQUITA, Liana... [et al.]. *Cidades do Nordeste: do pote à rua: métodos construtivos tradicionais.* Recife, Cepe, 2017.

MONTEZUMA, Roberto (org.). *Duas gestões: uma visão de futuro: 2012-2014 / 2015-2017*. Recife: Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Pernambuco, 2018.

NEVES, José Roberto de Castro (org.). *O Mundo pós-pandemia: reflexões sobre uma nova vida.* Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2020.

VERAS, Lúcia...[et al.]. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo: Cidade-paisagem.* Recife: Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Pernambuco, Recife, 2017.

FICHA TÉCNICA *CONTRIBUTORS*

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO

FEDERAL UNIVERSITY OF PERNAMBUCO

Mandato a partir de outubro 2019

Term of Office beginning October 2019

REITOR *CHANCELLOR*
Alfredo Macedo Gomes

VICE-REITOR *VICE-CHANCELLOR*
Moacyr Cunha de Araújo Filho

PRÓ-REITORIA DE GRADUAÇÃO
DEAN OF GRADUATE STUDIES
Magna do Carmo Silva

PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO
DEAN OF POST-GRADUATE STUDIES
Carol Virgínia Gois Leandro

PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E INOVAÇÃO
DEAN OF RESEARCH AND INNOVATION
Pedro Valadão Carelli

PRÓ-REITORIA DE EXTENSÃO E CULTURA
DEAN OF EXTENSION INITIATIVES AND CULTURAL AFFAIRS
Oussama Naouar

PRÓ-REITORIA DE ASSUNTOS ESTUDANTIS
DEAN OF STUDENT AFFAIRS
Fernando José do Nascimento

PRÓ-REITORIA DE PLANEJAMENTO ORÇAMENTÁRIO E FINANÇAS
DEAN OF PLANNING, BUDGETING AND FINANCIAL AFFAIRS
Helen Gomes Frade

PRÓ-REITORIA DE GESTÃO DE PESSOAS E QUALIDADE DE VIDA
DEAN OF PERSONNEL MANAGEMENT AND SOCIAL WELFARE
Brunna Carvalho Almeida Granja

PRÓ-REITORIA DE GESTÃO ADMINISTRATIVA
DEAN OF ADMINISTRATIVE MANAGEMENT
Liliana Vieira de Barros

COLEÇÃO RECIFE 500 ANOS

RECIFE 500 YEARS COLLECTION

UNIDADE RESPONSÁVEL *UNIT RESPONSIBLE*
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E INOVAÇÃO
OFFICE OF THE DEAN OF RESEARCH AND INNOVATION

PRÓ-REITOR *DEAN*
Pedro Valadão Carelli

COORDENAÇÃO GERAL *GENERAL COORDINATOR*
Roberto Montezuma

CONSELHO EDITORIAL *EDITORIAL BOARD*
Francisco Cunha
Ricardo Leitão
Roberto Montezuma

CURADORIA *CURATOR*
Cármen Maria Mota Cardoso

PRODUÇÃO EXECUTIVA *EXECUTIVE PRODUCER*
Ângela Carneiro da Cunha

CONSULTORIA EXECUTIVA *EXECUTIVE CONSULTANT*
Thiago José Galvão das Neves

DESIGN GRÁFICO E TRATAMENTO DE IMAGEM
GRAPHIC DESIGN AND IMAGES
Raul Kawamura

REVISÃO DE TEXTO *COPY-EDITING*
Ursula Neumann

TRADUÇÃO *TRANSLATION*
Peter Ratcliffe

IMPRESSÃO E ACABAMENTO *PRINTING*
Companhia Editora de Pernambuco

RECIFE CINCO SÉCULOS DE CIDADE E ARQUITETURA

RECIFE: FIVE CENTURIES OF THE CITY AND ITS ARCHITECTURE

ORGANIZADOR *GENERAL EDITOR*
Fernando Diniz Moreira

AUTORES *AUTHORS*
Fernando Diniz Moreira
José Luiz Mota Menezes
Pedro Henrique Cabral Valadares
Patricia Ataíde Solon de Oliveira
Tomás de Albuquerque Lapa
Marília do Nascimento Silva
Amélia Reynaldo
Francisco Cunha

EQUIPE DE APOIO *SUPPORT TEAM*
Laís Maria Alvares da Cruz
Manoel Bezerra Leão Neto

AGRADECIMENTOS *ACKNOWLEDGMENTS*
Agência Condepe/Fidem
Angela Carneiro da Cunha
Albert J. Grosser Research Fund
Ana Carolina Trindade
Andresa Santana
Arquivo Público de Pernambuco
Betânia Correa de Araújo
Biblioteca Agência Condepe/Fidem
Biblioteca Isaac Kerstenetzky - IBGE
CAPES
CNPQ
Compesa

Consultexto
FACEPE
FASA
Igor Calado
Instituo Moreira Salles
Inventário do arquiteto Acacio Gil Borsoi
Karine Gonçalves Cortez
Kate Vivianne Saraiva
Laboratório das Paisagens Culturais, Curso e Arquitetura e Urbanismo da Unicap
Lucas Jordano de Melo Barbosa
Luiz Vilaça
Maria Cicilia de Oliveira Melo
Maria Rosário Mota Cavalcanti
Maria Rosário Mota Cavalcanti
Museu da Cidade do Recife
Peter Ratcliffe
Raul Kawamura
Roberto Montezuma
Rúbia Campelo
Secretaria Executiva de Mobilidade e Controle Urbano, da Prefeitura do Recife,
Silvio Zancheti
Taciana Souto
URB-Recife

OBSERVATÓRIO DO RECIFE

O Observatório do Recife (ODR), integrante da Rede por Cidades Justas Democráticas e Sustentáveis, é um movimento da sociedade civil que reúne setores empresariais, acadêmicos, movimentos sociais e cidadãos, mobilizados com o intuito de selecionar, propor e monitorar um conjunto de indicadores e projetos que contribuam para a construção de um projeto estratégico de cidade para o Recife visando a transformá-la numa cidade sustentável e melhor para viver, economicamente próspera, socialmente justa, ambientalmente equilibrada e espacialmente planejada.

RECIFE OBSERVATORY

The Recife Observatory, which forms part of the Network for Fair Democratic and Sustainable Cities, is a civil society movement that brings together business, academia, social organizations and citizens movements, for the purpose of selecting, proposing and monitoring a set of indicators for a strategic project for the city of Recife. The aim is to transform Recife into a planned, sustainable, more livable city, with a prosperous economy, a just society, and a good balance between the natural and the built environment.

PREFEITURA DO RECIFE

RECIFE CITY HALL

Mandato a partir de janeiro 2021

Term of Office beginning November 2021

PREFEITO *MAYOR*
João Henrique de Andrade Lima Campos

VICE-PREFEITA *DEPUTY MAYOR*
Isabella de Roldão

SECRETARIA DA MULHER
DEPARTMENT OF WOMEN'S AFFAIRS
Glauce Medeiros

SECRETARIA DE CULTURA *DEPARTMENT OF CULTURE*
Tayza Contagem

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO
DEPARTMENT OF ECONOMIC DEVELOPMENT, SCIENCE, TECHNOLOGY AND INNOVATION
Rafael Dubeux

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL, JUVENTUDE, POLÍTICAS SOBRE DROGAS E DIREITOS HUMANOS
DEPARTMENT OF SOCIAL DEVELOPMENT, YOUTH, DRUGS POLICY, AND HUMAN RIGHTS
Ana Rita Suassuna

SECRETARIA DE EDUCAÇÃO *DEPARTMENT OF EDUCATION*
Frederico da Costa Amancio

SECRETARIA DE ESPORTES *DEPARTMENT OF SPORTS*
Rodrigo Coutinho

SECRETARIA DE FINANÇAS *DEPARTMENT OF FINANCIAL AFFAIRS*
Maíra Fischer

SECRETARIA DE GOVERNO E PARTICIPAÇÃO SOCIAL
DEPARTMENT OF GOVERNANCE AND SOCIAL PARTICIPATION
Carlos Muniz

SECRETARIA DE HABITAÇÃO *DEPARTMENT OF HOUSING*
Maria Eduarda Medicis

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA *DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE*
Marília Dantas

SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE *DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT*
Carlos Ribeiro

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, GESTÃO E TRANSFORMAÇÃO DIGITAL
DEPARTMENT OF PLANNING, MANAGEMENT AND DIGITAL TRANSFORMATION
Felipe Martins Matos

SECRETARIA DE POLÍTICA URBANA E LICENCIAMENTO
DEPARMENT OF CITY PLANNING AND PERMITS
Leonardo Bacelar

SECRETARIA DE SANEAMENTO *DEPARTMENT OF SANITATION*
Eliana Viana

SECRETARIA DE SAÚDE *DEPARTMENT OF HEALTH*
Luciana Albuquerque

SECRETARIA DE SEGURANÇA CIDADÃ *DEPARTMENT OF PUBLIC SECURITY*
Murilo Cavalcanti

SECRETARIA DE TRABALHO E QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL
DEPARTMENT OF EMPLOYMENT AND PROFESSIONAL TRAINING
Adynara Queiroz

SECRETARIA DE TURISMO E LAZER
DEPARTMENT OF TOURISM AND LEISURE
Pamela Alves

SECRETARIA-EXECUTIVA DE DEFESA CIVIL
EXECUTIVE SECRETARY FOR CIVIL DEFENSE
Coronel Cassio Sinomar Queiroz de Santana

GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO
GOVERNMENT OF THE STATE OF PERNAMBUCO

GOVERNADOR DO ESTADO *STATE GOVERNOR*
Paulo Henrique Saraiva Câmara

VICE-GOVERNADORA *DEPUTY GOVERNOR*
Luciana Barbosa de Oliveira Santos

SECRETÁRIO DA CASA CIVIL *CHIEF OF STAFF*
José Francisco de Melo Cavalcanti Neto

COMPANHIA EDITORA DE PERNAMBUCO
PERNAMBUCO PUBLISHING COMPANY

PRESIDENTE *PRESIDENT*
Ricardo Leitão

DIRETOR DE PRODUÇÃO E EDIÇÃO
DIRECTOR OF PRODUCTION AND PUBLICATION
Ricardo Melo

DIRETOR ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO
DIRECTOR OF ADMINISTRATION AND FINANCE
Bráulio Mendonça Meneses

SUPERINTENDÊNCIA DE PRODUÇÃO EDITORIAL *SUB-EDITOR*
Luiz Arrais

SUPERINTENDÊNCIA DE PRODUÇÃO GRÁFICA
EDITOR OF GRAPHIC DESIGN
Júlio Gonçalves

EDITOR *EDITOR*
Diogo Guedes

EDITORA ASSISTENTE *ASSISTANT EDITOR*
Mariza Pontes

PRODUÇÃO GRÁFICA *GRAPHIC PRODUCTION*
Joselma Firmino

Os textos deste livro foram compostos em Whitney, fonte projetada por Tobias Frere-Jones em 2004. O miolo foi impresso em papel ofsete 120 g/m^2; e a capa, em cartão Supremo 250 g/m^2, na Companhia Editora de Pernambuco, em Agosto de 2022.

Cepe
COMPANHIA EDITORA DE
PERNAMBUCO

Recife — Cinco séculos de cidade e arquitetura é um dos livros que fazem parte da Coleção Recife 500 Anos, desenvolvida pela Universidade Federal de Pernambuco, pela Companhia Editora de Pernambuco e pelo Observatório do Recife. Os 500 anos de fundação da capital — a mais antiga do Brasil — estimulam reflexões sobre sua urbanização, da colonização ao Recife do futuro. O diversificado conteúdo da Coleção resulta de debates técnicos com especialistas de Pernambuco, do Brasil e do exterior. A presente publicação trata da história urbana de cinco séculos da cidade e objetiva subsidiar os estudos sobre o futuro do Recife, hoje pressionado pelo *apagão urbanístico* que o acometeu no final do século XX e início do século XXI.

Recife — Five centuries of the city and its architecture is part of the Recife 500 Years Collection, produced by the Federal University of Pernambuco, the Pernambuco Publishing Company and Recife Observatory. The 500th anniversary of the foundation of the State capital—the oldest in Brazil—is an opportunity to reflect on the history and future of the urban development of Recife. The wide range of material in this Collection arose from much discussion with technical experts from Pernambuco, other parts of Brazil and overseas. The present publication covers five hundred years of the city's history and lays the groundwork for further studies of the future of Recife, which is still afflicted by the 'urban planning blackout' of the late 20th and early 21st century.

REALIZAÇÃO *PRODUCTION*

Universidade Federal de Pernambuco
Cepe Companhia Editora de Pernambuco
Observatório do Recife
Recife Prefeitura

APOIO *SUPPORT*

Governo de Pernambuco
ONU Habitat
UNESCO
ICLEI Local Governments for Sustainability