

A TRANSFORMAÇÃO DO BAIRRO DE SANTO ANTÔNIO NO RECIFE (1938-1949)

Fernando Moreira

MDU – Centro de Artes e Comunicação / Universidade Federal de Pernambuco

fernando.diniz.moreira@gmail.com

RESUMO

A cidade de Recife tornou-se um campo privilegiado de experimentação para as novas ideias de Urbanismo, atraindo o interesse dos planejadores urbanos mais importantes em todo o país. O debate local incluiu uma série de propostas, estudos, sugestões publicados nas revistas e jornais locais e nacionais. O debate foi centrado em torno da transformação do Bairro de Santo Antonio, centro administrativo e comercial da cidade, resultando em grandes demolições. Restrições financeiras impediram mais expropriações e o projeto foi reduzido a uma única avenida grande e seus quarteirões adjacentes. A nova avenida foi uma intervenção brutal no bairro, destruindo dezoito quarteirões da cidade. A partir de uma grande praça frente para o rio, a avenida inicia com 60 metros de largura, diminui para 40 metros no meio finalizando com 30 metros ao chegar à Praça Independência, no centro do bairro. A nova avenida, mais tarde chamada Guararapes, destinava-se a modernizar o centro velho, transformando-o num conjunto monumental. A verticalidade, densidade e concentração do conjunto ecoou o centro de negócios proposto por Alfred Agache para o Rio. Na perspectiva apresentada com o plano, percebe-se a sugestão de velocidade e fluidez, como linhas e cornijas dos prédios convergindo para o ponto de fuga. Os edifícios não foram construídos para serem admirados individualmente mas para compor um cenário cuidadosamente desenhado. A legislação determinou o alinhamento das fachadas, a unidade volumétrica de blocos e a concordância de alturas e motivos arquitetônicos. O novo desenho urbano foi claramente destinado a expressar o corporativismo, o controle social e intervencionismo regulador do Estado Novo. Este artigo analisa o processo de construção da avenida, seus precedentes e os desejos dos clientes, burocratas e arquitetos em busca de um bairro moderno.

PALAVRAS-CHAVE/ PALABRAS CLAVE: Reforma urbana. Urbanismo moderno. Arquitetura moderna.

THE TRANSFORMATION OF THE SANTO ANTONIO DISTRICT, IN RECIFE, BRAZIL, (1938-1949)

ABSTRACT

The city of Recife became a privileged field of experimentation for the new ideas of Urbanism, attracting the interest of the most important urban planners throughout the country. The debate included a series of proposals, studies, suggestions published in the local and national journals and newspapers. Most of the debate was centered around the transformation of the central district, the island of Santo Antoni, the administrative and commercial center of the city. Financial constraints prevented more expropriations and the project was reduced to a single large avenue and its neighboring blocks of buildings. The new avenue was a brutal intervention in the district, destroying eighteen blocks of the city. From a large square facing the river, the avenue starts 60 meters width, decreasing to 40 in the middle and reaching the 30 meters when arriving at the *Independência* Square, in the center of the district. The new avenue, later called *Guararapes*, was intended to modernize the old center, transforming it into a monumental ensemble. Its verticality, density and concentration resembled the business-center proposed by the French planner Alfred Agache for Rio. In the perspective of the plan, one perceives velocity and fluidity, as converging lines and the cornices of the buildings conduct eyes to the vanishing point. The buildings were not there to be individually seen or admired, but to compose scenery. Legislation produced the desired profile (building heights and setbacks) of the avenue. The replacement of the colonial urban fabric by a new pattern was due to the establishment of building codes regulating building codes determined alignment of facades, volumetric unity of blocks and concordance of heights and architectural motifs. The new urban design was clearly intended to form of urban scenery, expressing Vargas Regime corporatism, social control, and state regulatory interventionism. This article analyzes the Avenue building process, its precedents, the desires of customers, bureaucrats and architects in search of a modern neighborhood.

KEY-WORDS: *Urban remodeling. Modern urbanism. Modern architecture.*

INTRODUÇÃO

Entre as décadas de 1920 e 1950, a cidade de Recife tornou-se um campo privilegiado de experimentação para as novas ideias de Urbanismo, atraindo o interesse dos mais importantes urbanistas do país. O debate incluiu uma série de propostas, estudos e sugestões que foram publicadas em revistas e jornais locais e nacionais. A maior parte do debate foi centrado em torno da transformação do centro administrativo e comercial da cidade, o bairro de Santo Antônio.

Devido a restrições orçamentárias, a transformação foi reduzida a uma única grande avenida - *10 de Novembro*, mais tarde rebatizada como Guararapes - e os quarteirões que a ladeiam. A avenida destinava-se a modernizar o tecido urbano da área central transformando-o num conjunto monumental. Este artigo analisa o processo de construção desta avenida. A primeira seção aborda o crescimento de Recife, os planos e o teor dos debates urbanísticos anteriores à construção da Avenida. A segunda apresenta as principais clivagens provocadas pela proclamação do Estado Novo, quando o novo prefeito passou a redirecionar os trabalhos da reforma. A terceira apresenta a construção da avenida, as estratégias, os processos e os desejos dos clientes, burocratas e arquitetos. Finalmente, a quarta seção explora o papel dos códigos de construção que regulamentaram o alinhamento das fachadas, a unidade volumétrica de blocos e a concordância de alturas e motivos arquitetônicos.

O RECIFE NOS ANOS 1920 E O EMERGÊNCIA DO URBANISMO

A modernização do Recife ao longo do século 20 não ocorreu em um único episódio, mas por meio de um longo processo com algumas fases nítidas. Entre 1909 e 1915 a cidade assistiu à modernização do porto, do adjacente Bairro do Recife, e a implementação de um novo sistema de esgotamento sanitário planejado por Saturnino de Brito. Entre 1922 e 1926, a atenção concentrou-se nas áreas periféricas, com a criação de um bairro residencial moderno inspirado nas ideias da Cidade-Jardim, o Bairro do Derby, e uma avenida costeira adornada por palacetes para a elite local, a Avenida Boa Viagem. A terceira etapa desse processo de modernização ocorreu no início dos anos 1940, com a remodelação do bairro de Santo Antonio, que será aqui discutida, mas foi fruto de uma discussão realizada desde meados dos anos 1920.

No final da década de 1920, o centro do Recife (Santo Antônio, São José, Boa Vista e do Recife) tornou-se mais denso e maior. As estradas radiais que uniam esses bairros centrais aos subúrbios começaram gradualmente a perder suas formas tentaculares, iniciando a junção entre o centro e os subúrbios e também entre estes últimos por meio de ocupação de áreas alagáveis. O sistema de bondes conseguiu alcançar e conectar toda a cidade, contribuindo para o desenvolvimento dos subúrbios.

Também durante a década de 1920, atividades culturais e intelectuais desenvolveram-se significativamente no Recife. Escolas de pós-graduação foram criadas, proporcionando mais oportunidades para a especialização profissional. O ambiente cultural teve artistas como Vicente do Rego Monteiro e Cícero Dias e intelectuais como Gilberto Freyre, além de sediar um pioneiro ciclo de produções cinematográficas. Na década seguinte, o arquiteto Luis Nunes concebe edifícios modernos para escolas, fábricas e hospitais como parte de um programa de bem-estar social local e Burtle Marx projetava seus primeiros jardins públicos.

A cidade também se tornou um importante centro de engenharia. A fundação do *Clube de Engenharia de Pernambuco* em 1919 marcou um importante passo para o envolvimento de engenheiros com 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. Nas páginas do boletim do Club, o *Boletim de Engenharia*, começaram a aparecer artigos veiculando a necessidade de planos, pesquisas e novos códigos e instrumentos urbanísticos, tornando o *Boletim* um importante fórum de urbanismo.

Uma longa discussão sobre a transformação do Recife em uma metrópole moderna foi iniciada. Nas décadas de 1930 e 1940, houve uma grande demanda por melhorias urbanas, e muitos expressaram preocupações sobre o crescimento e o futuro ordenado de Recife, marcando o nascimento de uma cultura urbanística na cidade. Urbanistas locais foram especialmente ativos neste debate, incluindo José Estelita, Domingos Ferreira e Moreira Reis, mas o debate também teve contribuições dos urbanistas brasileiros mais renomados, como Atílio Corrêa Lima, Prestes Maia, Washington de Azevedo e Ulhôa Cintra.

O debate do urbanismo em Recife foi centrado em torno do bairro de Santo Antônio, o centro administrativo e comercial da cidade. 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, o gerando engarrafamentos. A construção dos primeiros edifícios altos em Recife também contribuiu para agravar o problema.

A partir de meados da década de 1920, uma campanha sutil para remodelar a o bairro de Santo Antônio, começou a surgir nas páginas do *Boletim de Engenharia*. Esta 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. As questões abordadas incluíam se Santo Antonio 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, contribuiu para a discussão redefinindo-a de acordo com as idéias de urbanismo moderno.

Quatro planos principais foram feitos durante este período para orientar a remodelação do bairro de Santo Antônio. Eles foram concebidos por Domingos Ferreira (1927), pela Comissão Clube de Engenharia (1930), Nestor de Figueiredo (1932) e Atílio Corrêa Lima (1935). Os dois últimos planos abrangeram toda a cidade. O conteúdo de cada plano não pode ser completamente explicado com detalhes aqui, devido à falta de espaço, mas mais detalhes sobre esta discussão pode ser encontrado em Pontual (1995, 2001), Outtes (1991) e Moreira (1999, 2004).

O engenheiro Domingos Ferreira, Chefe da Seção Técnica da Prefeitura de Recife, propôs um novo arranjo para canalizar o tráfego, através de uma nova avenida que ligaria as duas extremidades do bairro (Fig.1). Fortemente influenciado por imagens parisienses, ele propôs a construção de avenidas na área central. A partir de uma praça em forma de *étoile* faceando o rio, quatro avenidas partiriam 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 (Ferreira, 1931, Outtes, 1991, p.77).

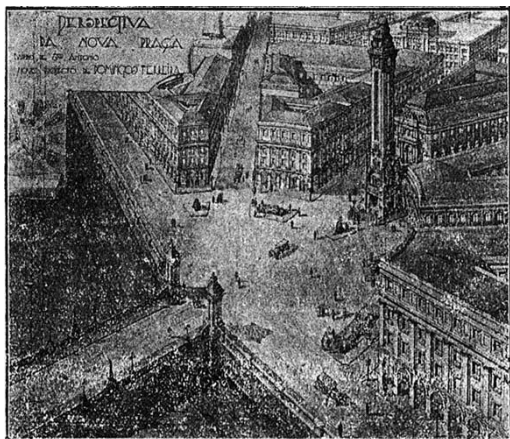


Figura 1- Domingos Ferreira, Plano de Antonio District Santo (1927) Fonte: Revista da Cidade, Recife, n 54, II, 09 de julho de 1927.

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 Antonio 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, um 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 centro suas atenções sobre o bairro de Santo Antônio (Fig.2, 3). Em vez de dispor avenidas contornando o bairro, propôs o encontro de duas largas avenidas diretamente na Praça Independência, ponto focal do bairro, o que implicaria em demolições brutais.¹ O aspecto imponente e cênico, as perspectivas, avenidas em forma de Y, 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. 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 desta cidade.² 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, mas este plano também pode ser visto como uma tentativa de ofuscar a antiga silhueta do Recife pontuada pelas torres de igreja por meio novos edifícios altos de escritórios de oito a doze pavimentos (Figueiredo, 1931).

¹ Esta primeira avenida, mais tarde chamado de Dantas Barreto, foi construído entre os anos 1950 and 1960, envolvendo extensa destruição do tecido urbano. A segunda tornou-se a Avenida Guararapes, que foi construído durante o Estado Novo.

² *Diário da Manhã*, 03 de setembro de 1931, 5.



Figura 2- Nestor de Figueiredo, Recife Extensão e Plano de remodelação (1932), Perspectiva. Fonte: Arquitetura e Urbanismo, Março / Abril, Rio de Janeiro, 1940

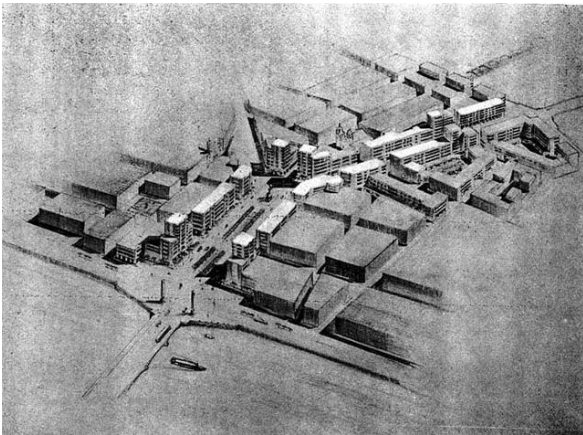


Figura 3 - Nestor de Figueiredo, Recife Extensão e Plano de remodelação (1932), Perspectiva. Fonte: Arquitetura e Urbanismo, Março/Abril, Rio de Janeiro, 1940

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 Square, o que traria mais congestionamento.

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 Antonio. Com o objetivo de ser imediatamente implementado, o plano era mais econômico do que de Figueiredo (fig.4). 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. Ele se recusou a fazer da Praça Independência o principal ponto de convergência. Ele procurou reduzir a convergência 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 (Correa Lima, 1940, Outtes de 1991, p.151-152).



Figura 4 - Atílio Corrêa Lima, Plano de Recife, Santo Antônio District (1936) Byrd Eye View. Fonte Urbanismo e Viação. n.11, de setembro de 1940

Em geral, as propostas desses urbanistas para a remodelação do bairro de Santo Antonio tinham alguns pontos de convergência. O modelo radial concêntrico, tomado de Agache e, originalmente, de Hénard, foi uma constante na maior parte dos planos. O zoneamento era 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 foram abordadas nos planos que trataram da cidade inteira.

A principal divergência pode ser encontrada na abordagem para o bairro de Santo Antonio 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 a centralidade da Praça Independência, acentuando a sua monumentalidade, Corrêa Lima tentou quebrar a convergência excessiva desta praça (e do bairro de Santo Antonio), descentralizando o tráfego e propondo alternativas ruas na periferia.

O projeto de Correa Lima foi discutido e aprovado com pequenas alterações no início de 1937. No entanto, os eventos de novembro deste 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 Antonio Novaes Filho como o novo prefeito de Recife. Isto teve repercussões importantes na discussão local do urbanismo.

O ESTADO NOVO E A NOVA ORDEM

Formado em direito, mas político e jornalista, na prática, Agamenon Magalhães veio do interior do estado para atingir proeminência nacional como figura central do regime de Vargas. Defendendo uma forte intervenção do Estado na vida econômica e social, ele teve um papel fundamental na criação de legislação social e laboral Vargas, particularmente a organização sindical dos trabalhadores sob o patrocínio do Estado. Como partidário de Vargas, Magalhães incorporou os princípios autoritários do Estado Novo e baseou seu governo na cooptação e doutrinação das massas. A fim de assegurar seu poder, ele nomeou novos prefeitos para muitas cidades do Estado. Em poucos meses, ele substituiu o antigo *establishment* político por uma nova elite, ideologicamente comprometida com o Estado Novo, que segundo ele, estaria inaugurando uma nova etapa para o país:

O novo regime, inaugurado em 10 de novembro de não foi uma imposição. Foi uma decisão nacional, uma atitude de defesa contra os males que estão a afectar a nossa estrutura social (Magalhães, 1942).

Antônio de Novaes Filho foi nomeado como prefeito, logo que Magalhães assumiu o cargo de governador. Ele permaneceu como o prefeito de 3 de dezembro de 1937 a 29 de Outubro de 1945, praticamente durante todo o Estado Novo.³ O município trabalhou como um braço do governo, como o próprio Novaes Filho reconheceu:

Eu sou apenas um assistente modesta do homem que é o verdadeiro patriota, o interventor, o homem que está a resolver os problemas mais difíceis da nossa terra (Citado por PONTUAL de 2001, p.76).

Na verdade, este trabalho não é meu, não é nem de meus assistentes, este trabalho pertence àquele que planejou isso, que forneceu indicações precisas e regras bem sucedido, o interventor Agamenon Magalhães.⁴

³ Nascido em uma família da antiga aristocracia da cana de açúcar do sul do Estado, Novaes 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: Novaes Filho, 1980, Pontual, 2001, p.65-67.

⁴ "A inauguração, hontem, do parque 13 de maio- discurso pronunciado por Novaes Filho" in *Folha da Manhã* 31 August 1939. Quoted by PONTUAL, 2010, p. 77.

Novaes Filho abraçou plenamente a doutrina de Magalhães e do Estado Novo. Como autonomia para escolher seus assistentes e secretários, priorizou o corpo técnico do município, sempre reconhecendo publicamente a sua competência e habilidade. Seu programa de obras incluiu importantes vias suburbanas, como as Avenidas Caxangá, Remédios, Belém e Beberibe, pavimentação de ruas e a criação de parques (PMR, 1944).⁵

A conclusão da remodelação Santo Antonio foi dada maior prioridade por seu governo. 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. A mensagem era muito clara: era necessário parar a interminável discussão e o planejamento e fornecer uma imagem apropriada da cidade moderna, particularmente uma avenida principal alinhada com altos edifícios. Urbanismo tornou-se uma característica de representação.

Insatisfeito com a duração do processo de remodelação do bairro de Santo Antônio, o novo prefeito criou uma nova *Comissão de Planejamento da Cidade*, em dezembro de 1937. Esta comissão foi encarregada de avaliar o trabalho que tinha sido feito (principalmente demolições) e de propor uma conclusão que tirasse partido disto. Esta nova comissão incluiu representantes do Município (Domingos Ferreira), Estado (Paulo Guedes), Clube de Engenharia (Tolentino de Carvalho), Associação dos Engenheiros (José Estelita) e Associação de Imprensa de Pernambuco (AIP) (José Campello), todos eles engenheiros com exceção do último, um jornalista. A comissão rejeitou o plano Correa Lima e reavivou o trabalho de Figueiredo, que foi reabilitado como o autor, embora o novo projeto reduziu drasticamente sua proposta original para uma única avenida e os blocos adjacentes. A proposta foi imediatamente aprovada pelo prefeito e cerimonialmente apresentado no grande teatro da cidade (Entregue, 1938, p.3).

A associação entre os urbanistas e o prefeito trouxe frutos para ambos. Ao aprovar as obras de urbanistas, Novaes Filho criou uma fachada técnica que legitimou suas obras públicas sem seguir o caminho muitas vezes tortuoso das negociações políticas vigentes em estados democráticos. Os urbanistas, agora atrás de uma comissão técnica, tiveram mais oportunidades para concretizar as suas ideias. A *Comissão do Plano da Cidade* se transformou em um instrumento do município e não um mero consultor. Novaes Filho expressou claramente sua simpatia por regimes autoritários em seu discurso na apresentação do plano:

Mussolini ... este homem tornou-se um grande líder no mundo contemporâneo e um verdadeiro artista na arte da gestão pública ... Ele abriu a velha Roma, alargando ruas e becos ... E isso é exatamente o que Recife precisa (Entregue ..., 1938, p. 3).

THE REMODELAÇÃO DO BAIRRO DE SANTO ANTONIO E A CONSTRUÇÃO DA AVENIDA GUARARAPES.

O plano da Comissão previu a construção de uma das avenidas projetadas por Figueiredo. Esta avenida, inicialmente chamada de *10 de Novembro* para celebrar a data do golpe do Estado Novo, inicia na Praça da Independência e continua por mais de 400 metros na diagonal, na direção de uma das pontes para o continente (fig.5). Neste lado, a avenida tem 60 metros de largura, diminuindo para 40 e para 30 no meio até alcançar 20 metros ao chegar à Praça Independência. A nova avenida foi uma intervenção brutal 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 dada o volume maciço destes.

Guiada por este plano, o município iniciou os trabalhos assim que o plano 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 nesta empresa foram a Hospital São João de Deus, o Regimento de Artilharia, e a Igreja Paraíso, construídos nos séculos XVII e XVIII.

Assim que o plano foi aprovado, o Município iniciou a desapropriação dos imóveis, mesmo com resistências dos proprietários.⁶ Alguns inquilinos resistiram deixar as antigas habitações, mas um decreto estipulou que deveriam fazê-lo em quarenta dias (Outtes, 1991, p.183). Uma campanha no jornal apoiou o município, citando o estado precário das construções. À medida que 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.

⁵ Para uma síntese destas iniciativas ver: Correspondência de Novaes Filho um Agamenom Magalhães. AGM c1937 12,11 / 1 (microfilme) CPDOC / Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro.

⁶ Ver Atos Municipais no *Diário Oficial de Pernambuco*, 20 e 23 de Abril de 1938.



Figura 5 – Comissão do Plano da Cidade (Recife), Avenida 10 de Novembro (1938) Plano. Fonte: Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano

A nova avenida, mais tarde chamado de *Guararapes*, foi destinada a modernizar o velho centro, transformando-o num conjunto monumental. A sua verticalidade, maior densidade e concentração era muito semelhante ao 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 (fig.6).

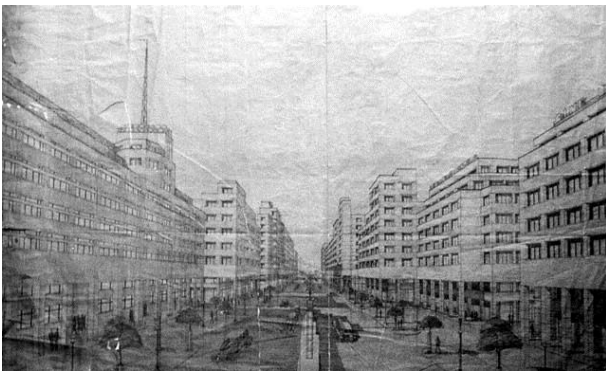


Figura 6 – Comissão do Plano da Cidade (Recife), Avenida 10 de Novembro (1938) Plano. Fonte: Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano

Uma vista aérea do início da década de 1950, revela a nova avenida como um corredor ladeado por edifícios de grande altura. Era um objeto estranho na paisagem urbana ainda dominado pelos sobrados, embora novos edifícios passem a aparecer em pontos do bairro depois da conclusão da avenida (fig.7). Percorrendo a avenida, de preferência de carro, não se tem visão da textura urbana tradicional existente por trás dos novos edifícios.



Figure 7- Recife, Vista aérea (início da década de 1950). Fonte: FUNDAJ, JPC 3111

Apesar das demolições e da 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.⁷ Novaes Filho trabalhou meticulosamente para atrair investimentos para construir a sua avenida. Sua defesa do projeto foi apaixonada, mas colocou em dúvida a real necessidade desta avenida:

Ao Getúlio, a cidade de Recife deve ser muito. Como prefeito, eu demoli tudo no bairro de Santo Antonio, construí a ponte Duarte Coelho e a Avenida Guararapes (antes 10 de novembro). Construí a Avenida Dantas Barreto do Teatro Santa Isabel à Praça do Carmo. E então, quando eu destruí tudo, um grande bombardeio, que quer construir? Quem tinha o dinheiro para? (...) Eu ia ser o prefeito louco que arrasou tudo e deixou pior, deixou as ruínas em vez das casas antigas.⁸

Usando o prestígio de Agamenon com Vargas, Novaes Filho apelou diretamente ao presidente em junho de 1940, a fim de obter fundos para completar a empreitada:

Eu fui para o Rio de Janeiro, para encontrar o Presidente Vargas... Chegando ao Rio, pedi uma audiência e eu foi prontamente recebido. Expliquei-lhe que eu tinha entrado em uma aventura administrativa. Eu arrasei tudo no bairro de Santo Antonio, o principal centro comercial da cidade, e eu não tinha meios para concluí-lo. Não havia ninguém para comprar e construir, tudo foi reduzido a cacos! Pedi-lhe para autorizar os Institutos para construir alguma coisa lá. A sede Serviço Postal, o que iria ser construído no bairro de Recife ... Não era apropriado. Queria que fosse construído no Santo Antonio. Eu doaria o terreno.

Depois que ele me ouviu, disse: "Estou impressionado com sua tenacidade, com o seu desejo de tornar Recife uma cidade moderna". Imediatamente, ele telefonou para o Sr. Marques dos Reis, Presidente do Banco do Brasil, que o informou "Nós já temos um projeto feito para o bairro de Recife", mas Getúlio disse: "Não, Sr. Marques, o projeto não é um obstáculo, quando temos necessidades mais urgentes e vitais. Por favor, receba e ajude o prefeito Novaes Filho 'Finalmente, Getúlio disse-me:' Caro prefeito Novaes, eu vou cuidar disto. Eu vou instruir os presidentes dos institutos de construir edifícios dignos e belos em sua avenida dizer que você vai doar o terreno "E é isso! Ele chamou todos e deu-lhes ordens... Tudo foi feito pelos institutos de Getúlio. Os poucos lotes restantes foram logo comprados.⁹

Novaes Filho deixou claro que o objetivo, não explicitamente declarado, era criar uma imagem para o Estado Novo. A avenida não era realmente necessária em termos funcionais, e não havia tanto interesse do empresariado local para construir ao longo dela. Sua construção foi concebida por urbanistas e o pelo prefeito sem consulta às forças locais, indicando que a avenida estava mais relacionada à uma dimensão representacional do que prática, uma vez que o código de construção estabelecida alturas mínimas ao invés de alturas máximas. Todos os níveis de governo estavam comprometidos com a conclusão da avenida.¹⁰ O programa Novaes Filhos foi amplo, mas a transformação no bairro de Santo Antonio parecia ser o principal cartão postal, imprimindo em Recife as marcas do Estado Novo:

A monumental Avenida 10 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).

Muitos dos lotes que não foram vendidos, terminaram sendo doados à administração federal e estadual, como foi o caso dos Correios. Muitos outros edifícios foram ocupados pela crescente burocracia federal, financiados em grande parte pelos institutos previdenciários criados pela política trabalhista de Vargas.¹¹ Os escritórios foram alugados por estes institutos, a fim de recuperar o dinheiro público investido.

O financiamento deste empreendimento começou com um empréstimo da companhia financeira brasileira Martinelli SA obtido pelo prefeito anterior, João Pereira Borges, em março de 1937. Este dinheiro alimentou a demolição e expropriação durante esse ano, mas, depois de assumir o poder, Novaes Filho decidiu cancelar o empréstimo e continuar os trabalhos com os recursos ordinários do município, com a ajuda do Estado e do Governo Federal.¹² O município encorajou os novos proprietários para construir, estabelecendo prazos para o início da construção. A participação do Brasil com as forças aliadas na Segunda Guerra Mundial levou a atrasos na construção destes

⁷ Os lotes nas 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*, Julho 31 1938, p.1,8.

⁸ Antonio Novaes Filho, *Depoimento*, 10.

⁹ 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 Getúlio Vargas. Rio de Janeiro: CPDOC/FGV.

¹⁰ Em outra ocasião, Novaes 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. Novaes Filho, *Depoimento*, p. 2-13.

¹¹ Além do caso dos Correios anteriormente mencionado, edifícios foram doados para os diferentes fundos de pensão referentes aos bancários, comerciários, portuarios entre outros.

¹² Este empréstimo foi fruto de uma operação financeira complicada, que envolveu títulos públicos a serem vendidos e retomadas vinte anos mais tarde. No entanto, a empresa não foi capaz de vender esses títulos, devido à instabilidade do mercado brasileiro de capitais. Outtes, 1991, p.165-170, 175, PMR, 1940, 17-21.

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.¹³

OS CÓDIGOS DE CONSTRUÇÃO E A DESENHO DA CIDADE

A legislação produziu o perfil desejado da avenida ao estabelecer as alturas dos edifícios e os recuos nos andares superiores. A verticalidade era um símbolo da modernização e os prédios de frente para 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) e esta foi ligeiramente alterada em dezembro de 1937, a fim de fornecer mais detalhes sobre a avenida.¹⁴ O código de 1936 dividiu a cidade em quatro zonas, seguindo um padrão concêntrico de acordo com a distância do centro da cidade, cada um com diferentes padrões de ocupação. O código permitia 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, recuos da rua foram estipulados. O código introduzia uma taxa permitida de ocupação do lote, que variava de acordo com cada zona. O alto, denso e vertical na área central, que foi reservado para escritórios e empresas, contrastava com os subúrbios menos densas. Em cada zona foram definidas áreas comerciais e residenciais, advindas das propostas por Figueiredo e Corrêa Lima.¹⁵

O código mostrou grande preocupação com a aparência e forma de edifícios e com os efeitos arquitetônicos, particularmente na área central e incentivou a verticalização do centro, estabelecendo patamares mínimos. Ele também manteve a configuração tradicional da cidade com os edifícios alinhados com os limites exteriores dos lotes. São também estabelecidas alturas máximas, dependendo da largura das ruas.¹⁶

Esta preocupação com a composição arquitetônica na área central, não estava igualmente presente na periferia. Para a construção de novos edifícios nos subúrbios, lotes maiores, ruas mais largas e recuos da rua foram estabelecidos, refletindo a preocupação com a higiene, iluminação e ventilação. É claro que o código 1936 exigiu um modelo específico de cidade: um centro vertical e denso e uma periferia de casas autônomas ou pequenos edifícios, com certas áreas de transição, que entre eles. O código adotava como pressuposto modernista para as áreas suburbanas, manteria a qualidade da cidade do século XIX, com a sua unidade, alinhamentos, volumes e fachadas, no centro.

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 1936 já enfatizou a imagem do centro, as mudanças em 1937 dirigiam-se especificamente os 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 (fig.8).

Os edifícios da Avenida Guararapes foram projetados por profissionais, como Heitor Maia Filho e Hugo Marques, que não tinham uma formação modernista, já que só depois de 1950 a Escola de Belas Artes adquire essa orientação. Construído entre 1939 e 1949, estes edifícios de escritórios eram os mais altos e modernos na cidade, e utilizavam recursos técnicos mais avançados.¹⁷ Apesar da persistência da tradição de belas-artes, pode-se notar influências da arquitetura expressionista, recebida de revistas internacionais, como as curvas que sugerem velocidade (fig.9).

¹³ Os edifícios eram Almare, Arnaldo Bastos, Conde da Boa Vista, todos eles concebidos por Hugo Marques.

¹⁴ PMR, *Regulamento de Construções*. As alterações estiveram no Decreto Municipal, n.21 de 31 de Dezembro de 1937.

¹⁵ A mesma zona poderia ter diferentes percentuais de ocupação: mais denso na área coercial e menos denso nas áreas residenciais. PMR, *Regulamento de Construções*, Art 72, paragraphs 1,2,3, and 4;

¹⁶ No centro, a altura dos edifícios poderia atingir 2,5 vezes a largura da rua, mas este limite poderia ser excedido com andares recuados se eles seguissem um ângulo de 60° medido a partir da calçada oposta, provendo assim iluminação para os andares inferiores. PMR, 1936, Art.54, Parag. 2,26.

¹⁷ Os principais edifícios da avenida foram o Sulacap (1941), a Caixa Econômica Federal (1942), Trianon (1942), Seguradora (1943), Correios e Telégrafos (1943), Almare e Almare Anexo (1944), e Arnaldo Bastos (1949). Guilah Naslavasky, *Modernidade Arquitetônica não Recife*, Ms. Diss., FAU / Universidade de São Paulo, 1998.



Figura 8 – Avenida Guararapes, 2003, Foto do Autor



Figura 9 – Avenida Guararapes, 2003, Foto do Autor

Favorecendo a circulação de veículos, cortes nas esquinas nas fachadas eram requeridos, a fim de prover visibilidade aos motoristas. Os arquitetos aproveitaram este requisito, explorando soluções inovadoras para as esquinas, usando volumes cilíndricos e outros artifícios. As principais entradas da avenida se destacam. Na entrada do continente, os edifícios Trianon e Correios e Telégrafos com seu jogo de elementos côncavos e convexos marcam a entrada. O primeiro apresenta uma concavidade na sua esquina que ocupa um terço da superfície fachada, enquanto que o segundo tem um elemento côncavo de vidro (Fig.10).

Este jogo entre côncavo e convexo também está presente na entrada oposta da avenida, nos edifícios Sulacap e Santo Albino. Projetado pelo arquiteto Roberto Capello do Rio de Janeiro, o Sulacap posiciona-se ao lado da Igreja Matriz de Santo Antonio, 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.



Figura 10 - Correios de construção, Sulacap e Santo Albino Edifícios, 2003, Foto do autor

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 marcado por cornijas proeminentes. As linhas clássicas abstratas e as cornijas e pequenos anteparos sobre as janelas contribuem para a unidade do conjunto. Curvas e linhas retas foram brilhantemente combinados na composição global. O alinhamento e unidade das fachadas é impressionante, apesar de projetados 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 pode ter seus próprios elevadores modernos e, portanto, o arquiteto Hugo Marques teve de lançar mão de uma ousada ponte ligando os dois edifícios.

Uma análise das plantas mostra uma forte presença da cultura *Beaux-Arts*. Eles são essencialmente simétricas, compartimentadas e desenvolvidas em torno de um eixo. Suas formas 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 *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 ao ritmo da avenida, mas sua outra fachada, totalmente composta por brises, apresenta-se surpreendentemente moderna. O alinhamento e unidade de fachadas e volumes oferecem harmonia para a área central e contribuem para a sua transformação em um espaço simbólico. Preocupado com a estética geral da cidade, os regulamentos não foram capazes de criar edifícios isolados expressivos, mas criaram um conjunto moderno de grande valor que manteve a escala do pedestre e qualidades da cidade tradicional.

CONCLUSÕES

Os urbanistas que trabalham no Recife estavam atentos às ideias e propostas mais recentes dos Estados Unidos e Europa, por meio de leituras, congressos e contatos pessoais, e fizeram freqüentes referências a estas nos seus planos e escritos. A dimensão estética foi a influência mais importante de Agache e planejamento francês. Estes planejadores compreendiam a cidade em termos morfológicos, continuando a tradição de construção de cidade do século XIX e usando composições arquitetônicas e desenho urbano de inspiração clássica (quarteirões de edifícios, praças e perspectivas) em suas soluções. Os padrões arquitetônicos (galerias, recuo dos últimos andares, unidade das linhas arquitetônicas) foram todas aplicados pelos códigos de construção.

O ideal estadonovista de ordem, ação e progresso permearam as agendas de Agamenon Magalhães e Novaes Filho e também afetou o urbanismo. Buscando uma cidade moderna, higiênica e eficiente, o urbanismo foi uma peça importante no programa do Estado Novo. Esse ideal encontrou uma definição na imagem arquitetônica de um centro alto e denso. A crença no caráter técnico do plano também assegurou a legitimidade dos urbanistas. Como dirigia-se ao interesse de toda uma sociedade e era baseado em métodos científicos e técnicos, o urbanismo seria apolítico; uma lógica que rejeitou qualquer tipo de participação popular. Após a instalação do Estado Novo a remodelação foi redirecionada e rapidamente terminou.

Mas a modernização do Recife, no final, consistiu em apenas uma larga avenida e alguns edifícios altos margeando-a. Os desejos de modernização de urbanistas e políticos transformou a cidade tradicional, não porque era necessário em termos funcionais, mas porque esta cidade tradicional continha sinais do passado para ser eliminado.

REFERÊNCIAS

- “Acta da Sessão de Instalação do Club de Engenharia de Pernambuco” *Boletim de Engenharia* v.1, n.1, January 1923, p.23.
- “Entregue à municipalidade o plano definitivo de reforma do bairro de Santo Antônio” *Folha da Manhã*, 24 April 1938, 3.
- “O Plano de Remodelação do Recife” *Diário da Manhã* 5 February 1931.
- CORRÊA LIMA, A. “Plano de remodelação da cidade do Recife” *Urbanismo e Viação*, n.11 (December, 1940).
- “Entregue à municipalidade o plano definitivo de reforma do bairro de Santo Antônio. A solemnidade de hontem no Teatro Santa Isabel” *Folha da Manhã*, 24 April 1938, 3
- FERREIRA, D. “A urbanização de Recife” *Diário da Manhã*, Recife, 14 May 1931.
- FIGUEIREDO, N. “Anteprojeto do plano de remodelação e desenvolvimento sistemático do Recife, 1931” manuscript.
- MAGALHÃES, A. “A Verdade de um Regime” *Folha da Manhã* 9 August 1942.
- MELO, M.A. “O Estado, o boom do século e a crise de habitação” in *Cidade e História*, GOMES, M. FERNANDES, A., (orgs) Salvador: UFBA, 1991, 153-154.

- 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, F.D. A aventura do urbanismo moderno in *Urbanismo no Brasil*, LEME, M.C.,(org.) São Paulo: Nobel/Edusp,1999.
- MOREIRA, F.D. *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.
- NOVAES FILHO, A, *Depoimento, Entrevistas-História Oral* (1976). Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas/CPDOC, 1980.
- OUTTES, J. *O Recife pregado à cruz das grandes avenidas: Contribuição à história do Urbanismo (1927-1945)*. Ms. Diss., MDU/UFPE, 1991
- PONTUAL, .V., *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 anos de administração municipal. Relatório apresentado pelo Prefeito Novaes Filho ao Governo Agamenom Magalhães, em dezembro de 1944* Recife: PMR, 1944.
- PREFEITURA MUNICIPAL DO RECIFE (PMR), *Regulamento de Construções do Município do Recife*. 08/12/1936. Decreto n.374. Recife: Imprensa Oficial, 1936.