

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

O Recife nas páginas dos Jornais: planejamento urbano e discursos sobre a cidade (1927 – 1933)

Recife, 2014

ALBERTO CÉSAR RODRIGUES DA SILVA

O Recife nas páginas dos Jornais: planejamento urbano e discursos sobre a cidade (1927 – 1933)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção de grau de Mestre em História.

Área de concentração: Relações de Poder, Sociedade e Ambiente.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Patrícia Pinheiro.

Recife, 2014

Catálogo na fonte
Bibliotecária Maria do Carmo de Paiva CRB4-1291

S5864r Silva, Alberto César Rodrigues da.

O Recife nas páginas dos jornais: planejamento urbano e discursos sobre a cidade (1927-1933) / Alberto César Rodrigues da Silva. – Recife: O autor, 2014.

152 f. : il. ; 30 cm.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Patrícia Pinheiro.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós-graduação em História, 2014.

Inclui referências.

1 História. 2. Planejamento urbano. 3. Análise do discurso. 4. Recife (PE)
I. Pinheiro, Patrícia (Orientadora). II. Título.

981.34 CDD (22.ed.)

UFPE (BCFCH2014-144)



ALBERTO CÉSAR RODRIGUES DA SILVA

O Recife nas páginas dos Jornais: planejamento urbano e discursos sobre a cidade (1927 – 1933)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História.

Aprovada em: 08/09/2014

BANCA EXAMINADORA

Profª. Drª. Patrícia Pinheiro de Melo
Orientadora (Universidade Federal de Pernambuco - UFPE)

Prof. Dr. Raimundo Pereira Alencar Arrais
Membro Titular Externo (Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN)

Profª. Drª. Isabel Cristina Martins Guillen
Membro Titular Interno (Universidade Federal de Pernambuco - UFPE)

ESTE DOCUMENTO NÃO SUBSTITUI A ATA DE DEFESA, NÃO TENDO VALIDADE PARA FINS DE COMPROVAÇÃO DE TITULAÇÃO.

Agradecimentos

Antes de qualquer coisa, é preciso agradecer. Se, por um lado, a responsabilidade por quaisquer imprecisões existentes nesta dissertação é, obviamente, minha, por outro, é importante destacar as diversas contribuições e o apoio que recebi no decorrer da realização deste trabalho, os quais, seguramente, tornaram-no melhor do que seria sem eles.

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer à Professora Doutora Patrícia Pinheiro de Melo, cujas críticas, sugestões e apoio no decurso desta pesquisa foram fundamentais para a elaboração desta dissertação. Sem sua eficiente orientação este trabalho não teria sido concluído a contento.

Em segundo lugar, cabe frisar o papel salutar desempenhado pela totalidade do próprio corpo docente do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, cujas aulas ministradas, debates promovidos e atividades relacionadas realizadas contribuíram enormemente para o desenvolvimento desta dissertação – especialmente em seus estágios iniciais. Cabe aqui ainda um lembrete especial aos Professores Doutores Flávio Teixeira e Carlos Cunha Miranda, pelas críticas e sugestões feitas; sem elas, acredito, esta dissertação estariam muito aquém do que aqui se apresenta.

Em terceiro lugar, gostaria de agradecer também às diversas instituições para com as quais entrei em contato ao longo da pesquisa, e que, graças ao trabalho diligente de seus inúmeros funcionários, facilitaram enormemente a realização desta pesquisa: o Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano, e, especialmente, o seu anexo, cuja acervo de mapas foi fonte importantíssima para a clarificação de dúvidas acerca de algumas das plantas e projetos de reforma para a cidade do Recife; a Fundação Joaquim Nabuco, e em especial sua hemeroteca, de onde colhi boa parte do material relacionado aos jornais da época aqui estudada; as bibliotecas setoriais da própria UFPE, cujas coleções de periódicos e publicações do período – como os trabalhos de Otávio de Freitas e as Obras Completas do engenheiro Saturnino de Brito – foram igualmente importantes para a pesquisa aqui apresentada. Cabe ainda destacar o Memorial Denis Bernardes, cujo acervo de dissertações e teses também foi de extrema importância para este trabalho.

Por fim, mas não menos importante, cabe destacar o apoio da CAPES, na forma de bolsa de pesquisa de mestrado, sem a qual esta dissertação não seria possível.

Resumo

A passagem do século XIX ao século XX representou o momento de consolidação em um longo processo de redefinição geral, tanto no papel desempenhado e na posição ocupada pelas cidades nos âmbitos da dinâmica política, econômica, social e cultural brasileira, quanto na percepção social acerca da própria natureza e características da cidade e da vida urbana. O crescimento da importância da cidade dentro da vida nacional traria a urbe para o epicentro dos debates acerca dos rumos do país, consolidando-se, já na virada do século XIX ao XX, enquanto uma questão político-administrativa e cultural à ser analisada, debatida, e tratada. A cidade, e nesse caso em especial, a cidade “moderna”, preta de inovações e contradições, ensejando práticas, fazendo exigências e apresentando possibilidades, aparecia como enigma à ser desvendado, como questão à ser pensada – surgia assim (um)a questão urbana. Partindo da análise dos enunciados produzidos por engenheiros, arquitetos, urbanistas e pensadores que se debruçaram sobre esta dita questão urbana, e em especial, àqueles divulgados na imprensa de massa – particularmente nos jornais locais, sobretudo n'A Província e n'O Jornal do Recife, investigo o modo pelo qual, mesmo no bojo deste grupo específico, concatenam-se discursos diversos sobre a cidade; questiono aqui que discursos são esses, em que bases procuram assentar sua legitimidade, que ideais de cidade traduzem e que aspirações procuram impulsionar.

Palavras-chave: Discurso; Recife; Urbanismo.

Abstract

In the transition of the nineteenth to the twentieth century we saw the consolidation in a long process of generalized redefinition, both in the role and the position occupied by the cities in the Brazilian political, economic, social and cultural spheres. Such change also affected the social perception of nature and characteristics of the city and the urban life. The growing importance of the city in the national life would bring the metropolis to the epicenter of the debate about the right direction to the country, consolidating itself since then as a political-administrative and cultural issue prone to be analyzed, debated and solved. The city, and, in this case, the "modern" city, fraught with contradictions and innovations, suggesting or allowing new practices and sensibilities, making demands and presenting possibilities, appeared as a puzzle to be unraveled, as a matter to be thought: thus, an urban question arose. Based on the analysis of utterances produced by engineers, architects, planners and thinkers who have looked into this so-called urban issue, we investigate the way that, even inside this relatively small group, several different speeches about the city sprouted and concatenated themselves. Here, we ask what were these speeches, in which bases its legitimacy seek to settle, which ideal city they translate and which aspirations they seem to seek.

Key-words: Discourse; Recife; City-Planning.

Lista de Ilustrações

| Ilustrações | Pág. |
|--|------|
| Figura I – Plano de Remodelação do bairro de Santo Antônio. | 65 |
| Figura II – Map number 06: Regional Plan of New York and its Environs. | 106 |
| Figura III – Plano de Remodelação para o Recife – rede viária. | 125 |
| Figura IV – Plano de Remodelação para o Recife – bairro de Santo Antônio. | 126 |
| Figura V – Plano de Remodelação para o Recife – bairro de Santo Antônio (2). | 126 |

Lista de Tabelas

| Tabelas | Pág. |
|--|------|
| Tabela I – População das Capitaes dos Estados do Brazil em 1872, 1890, 1900 e 1920 | 34 |

Sumário

| | Pág. | |
|---|---|-----|
| 1 | INTRODUÇÃO | 12 |
| 2 | CAPÍTULO I – REFORMAR E MELHORAR: DESENVOLVIMENTO URBANO RECIFENSE NA VIRADA DO SÉCULO XX | 18 |
| | 2.1 A ascensão da cidade: crescimento urbano, desenvolvimento econômico e projeção política da urbe. | 19 |
| | 2.2 Crise açucareira, desenvolvimento econômico local e expansão urbana na virada do século | 20 |
| | 2.3 – Influxo de Capital estrangeiro e modernização urbana | 25 |
| | 2.4 – Empresas estrangeiras e serviços urbanos em Recife | 27 |
| | 2.5 – Crescimento demográfico e expansão urbana – o centro e o arrabalde | 30 |
| | 2.6 – Dilemas urbanos: a reforma do porto e o saneamento da cidade | 35 |
| | 2.7 – Modernidade, urbanização e as transformações no uso cotidiano dos espaços | 40 |
| | 2.8 – Planos para uma reforma do Bairro de Santo Antônio | 46 |
| | 2.9 – O Plano de Remodelação do Bairro de Santo Antônio: os debates e críticas | 47 |
| | 2.10 – A publicação do Plano de Remodelação de Domingos Ferreira | 63 |
| | 2.11 – Por uma “sciencia das cidades”: José Estelita e a defesa do moderno Urbanismo | 67 |
| | 2.12 – Conclusões preliminares | 71 |
| 3 | CAPÍTULO II – OS DEBATES E OS ENTRAVES EM TORNO DA REFORMA DE SANTO ANTÔNIO | 78 |
| | 3.1 – A remodelação de Santo Antônio: os problemas na execução das obras | 79 |
| | 3.2 – Urbanismo em migalhas: a execução de melhoramentos diversos em paralelo à interrupção das obras em Santo Antônio. | 94 |
| | 3.3 – José Estelita: o urbanismo norte-americano e a defesa de um plano geral para o Recife. | 96 |
| | 3.4: O Parecer técnico sobre o Plano de Remodelação para o Bairro de Santo Antônio | 107 |

| | | |
|---|--|-----|
| 4 | CAPÍTULO III – RUMO A UMA INSTITUCIONALIZAÇÃO DO PLANEJAMENTO URBANO EM RECIFE | 115 |
| | 4.1 – O IV Congresso Pan-americano de Arquitetos | 117 |
| | 4.2 – Os problemas da remodelação do Recife e o convite da Prefeitura a Figueiredo | 120 |
| | 4.3 – O plano de Figueiredo para o Recife | 127 |
| | 4.4 – As críticas ao plano de Figueiredo | 130 |
| 5 | CONCLUSÃO | 136 |
| | REFERÊNCIAS | 142 |

Introdução

Nas primeiras décadas do século XX, a cidade brasileira transforma-se. Impulsionadas por um ritmo de crescimento populacional acelerado, vivenciando uma industrialização ainda incipiente e experimentando transformações culturais diversas, em larga medida estimuladas pelas trocas para com metrópoles internacionais – e em especial, as grandes cidades europeias ocidentais e norte-americanas –, grosso modo, as cidades brasileiras – e em especial, as capitais estaduais – passaram por uma inflexão em sua trajetória, a qual atinge tanto o papel que até então desempenhavam nos âmbitos da política e da economia nacional, quanto a dinâmica cultural que então as permeava.

O aumento significativo da importância da cidade dentro da vida nacional, por sua vez, contribuiria para tornar a urbe, e em decorrência, a urbanização, uma questão geral de primeira ordem, especialmente no seio da elite letrada urbana, cuja elucidação era vista como a chave para o desenvolvimento econômico e social do país. Em decorrência disto, viu-se uma crescente produção discursiva acerca da cidade e da vida urbana tomar a imprensa, propondo caminhos, criticando medidas e evocando ideais vários de urbanidade. Misturando urbanização e modernização, cidade e progresso – econômico e social – proliferam enunciados vindos dos mais diversos grupos sociais inseridos na elite letrada, e em larga medida, cidadina – cronistas, jornalistas, políticos, engenheiros, arquitetos, artistas e muitos outros. Nesta dissertação procurei isolar a parte destes enunciados produzida por engenheiros, arquitetos – e, posteriormente, urbanistas – e pensadores que, de um modo ou de outro, se propuseram a pensar e discutir a cidade. Investigo seus enunciados, procurando os elos por meio dos quais concatenam-se em discursos diversos sobre a urbe e a urbanização, tentando identificar em que bases procuram assentar sua legitimidade, que ideais de cidade e sociedade estes discursos parecem traduzir e que aspirações parecem evocar.

Antes de tudo, no entanto, cabe explicitar aqui alguns pressupostos teóricos que, em que pese estarem na base dessa dissertação, não compõem exatamente o núcleo deste trabalho.

Em primeiro lugar, nesta dissertação me aproximo de autores que, como Rabinow¹, veem no arcabouço teórico-metodológico do planejamento urbano ocidental, desenvolvido entre a segunda metade do século XIX e a primeira metade do século XX, uma tentativa governamental de disciplinarização social, tal qual discutida por Foucault. Dentro desse paradigma, os instrumentos, os métodos e as práticas governamentais relacionadas ao planejamento das cidades – a construção de equipamentos urbanos, a elaboração das formas

¹ RABINOW, Paul. **French Modern: norms and forms of the social environment**. Chicago: University of Chicago Press, 1989.

da cidade, a regulação e a vigilância da apropriação e do uso dos espaços urbanos – constituem-se enquanto vasto maquinário e preciso exercício de poder sobre o corpo, tentando tolhê-lo, docilizá-lo, fazendo-o acatar determinado modo de ser, agir e/ou pensar.²

Diante disso, nesta dissertação, levo em consideração, igualmente, a noção de um planejamento urbano enquanto *biopolítica*, na medida em que, em meio à expansão das cidades e à crescente complexificação da vida urbana, desdobra-se uma gradual burocratização do estado; com a decorrente institucionalização do saber urbanístico, instrumentalizado então pelo governo, o planejamento da urbe, em sentido estrito, acaba sendo aproximando à gestão continuada desta: de seus recursos, de sua população – seu número, sua qualidade de vida, sua taxa de natalidade, sua escolaridade, etc. – e de suas *coisas* – materiais, como os bens que dentro dela circulam, e imateriais, como a imagem que se faz de certo bairro³.

Dito isto, cabe destacar aqui o instrumental teórico propriamente dito que norteia essa dissertação. Tendo como objetivo entender os debates e embates que se desdobram em torno da questão urbana, optei por tentar rastrear e analisar os discursos produzidos sobre a cidade. Partindo das noções de discurso tal qual desenvolvidas por Foucault, procurei abordar o planejamento urbano, a exemplo da medicina ou da economia, enquanto uma formação discursiva, manifesta na possível regularidade de enunciados diversos – a sua ordem, correlações, posições, funcionamento, transformações –; tal abordagem permitiria, espero, a identificação de discursos urbanísticos diversos, não raro em concorrência pela hegemonia acerca da verdade sobre a cidade⁴.

Em decorrência desta abordagem, procurei neste trabalho dar prioridade aos

2 Esquadrinhar, compartimentar, regular e vigiar a cidade, disciplinado a apropriação e o uso dos espaços urbanos estão na base do planejamento urbano desenvolvido no decorrer da segunda metade do século XX. Para uma discussão aprofundada sobre o poder disciplinar vide FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir: história da violência nas prisões**. Tradução: Raquel Ramallete. Petrópolis: Editora Vozes, 1997. 34ª Edição.

3 FOUCAULT, Michel. **O Nascimento da Biopolítica – Curso dado no Collège de France (1978-1979)**. Trad. de Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 2008. Sobre a formação da noção de uma cuidadosa administração governamental da população vide também: FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. São Paulo: Graal, 2008. 26ª Edição; especialmente pp. 277–293.

4 Sobre a articulação de enunciados em formações discursivas e o processo de concatenação de discursos específicos, vide FOUCAULT, Michel. **A Arqueologia do Saber**. Tradução: Luiz Felipe Baeta Neves. Coleção Campo Teórico. Rio de Janeiro: Editora Forense Universitária, 2008. 7ª Edição. Para uma descrição aprofundada dos procedimentos internos e externos de controle e delimitação dos discursos, vide igualmente FOUCAULT, Michel. **A Ordem do Discurso**. Tradução: Laura Almeida Fraga Sampaio. São Paulo: Edições Loyola, 2008. 17ª Edição.

enunciados e aos discursos de ordem científica e política, tentando assim isolar a produção discursiva daqueles que ocupavam – ou então buscavam ocupar – posições institucionais governamentais dotadas da prerrogativa oficial de se pensar e fazer a cidade – os gestores municipais (como a prefeitura, o conselho municipal e os seus departamentos técnicos de obras, por exemplo) e os *especialistas* (os engenheiros, arquitetos e, depois, os urbanistas).

O período estudado aqui foi palco de amplos debates entre estes personagens, e em larga medida, os mesmos se deram nas páginas da imprensa local não especializada – os jornais diários. Procurei priorizar, portanto, estes periódicos, tomando-os enquanto corpo de fontes principal, na medida em que, ao contrário das publicações técnicas, os jornais locais eram um palco mais acessível a uma parcela maior da sociedade – ou ao menos àquela suficientemente abastada para comprá-los regularmente, e suficientemente escolarizada para lê-los. De qualquer modo, a imprensa local consiste em um palco maior, cuja visibilidade era capaz de amplificar os enunciados sobre a cidade, tornando-se, portanto, terreno bastante prezado pelos debatedores. No decorrer da pesquisa notei a existência de duas correntes gerais pautando os debates; tendo em vista a imensa quantidade de publicações disponível, procurei isolar as publicações que, de modo geral, representam certa corrente; desse modo, os jornais *A Província* e *Jornal do Recife* figuram enquanto as publicações a que mais recorri, tendo em vista o antagonismo – muitas vezes velado, as vezes aberto – entre as suas posturas, ideias e ideais. Desse modo, por fim, a abordagem que faço aqui do planejamento urbano, do saber urbanístico e das intervenções remodeladoras aproximar-se-ia daquela sugerida por Bresciani, onde a questão urbana articula-se aos embates políticos decorrentes das tensões provocadas pela industrialização.⁵

No mais, cabe destacar ainda que esta escolha metodológica não exaure os embates, discursivos ou não, sobre e pela cidade; obviamente, a mera prerrogativa institucional não significa que estes enunciadores detenham um monopólio incontestado sobre os ditos pensar e fazer a cidade – fato que é evidenciado, por exemplo, pela dificuldade de se fazer valer as regulações do uso do espaço urbano elaboradas por estes mesmos gestores e especialistas.

Além destes referenciais teóricos supracitados, diversos trabalhos em outras áreas de concentração contribuíram significativamente para a elaboração desta dissertação. Em que pese a abordagem propriamente historiográfica das cidades ser relativamente antiga, podendo-

5 BRESCIANI, Maria Stella. Cidade e História. In OLIVEIRA, Lúcia Lippi (org). **Cidade: História e Desafios**. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 2002. pp. 16-36.

se remontá-la a meados do século XIX⁶, a consolidação, em terreno brasileiro, de uma historiografia urbana propriamente dita, voltada especificamente para a análise das questões diretamente relacionadas a cidade é relativamente recente, datando oficialmente da década de oitenta⁷. Todavia, a produção historiográfica nacional neste campo tem sido, surpreendentemente, intensa, resultando em vasta produção bibliográfica. As contribuições do campo da historiografia urbana a esta dissertação são, portanto, muitas, e foram devidamente listadas dentre as referências aqui utilizadas. No entanto, em relação ao planejamento urbano em Recife, destacam-se dois dos trabalhos pioneiros acerca do tema – aqueles de Outtes⁸ e Pontual⁹.

No primeiro caso, considerado trabalho fundamental sobre o assunto, a exaustiva investigação empreendida por Outtes acerca do intrincado processo de formação de uma ciência do planejamento urbano em Recife, cujos embates, idas e vindas desdobrar-se-iam, como demonstrara o autor, ao longo de quase toda a primeira metade do século XX, foi especialmente útil, por, no decorrer de sua narrativa, lançar luz sobre os embates locais envolvendo as sucessivas apresentações, análises, aprovações e/ou recusas aos planos de remodelação, e posteriormente, de extensão da cidade, elaborados em Recife por diversos arquitetos, engenheiros e urbanistas do período.

No segundo caso, por fim, o trabalho de Pontual, em que pese voltado para a comparação entre o planejamento urbano levado a cabo na administração municipal de Novaes Filho, entre 1937–1945, durante o Estado Novo, e aquele característico da administração municipal de Pelópidas Silveira entre 1955-1959 – já no interlúdio democrático que se seguiu –, lançou luz sobre os diferentes modos pelos quais diferentes administrações interviram sobre a cidade. Por um lado, o trabalho da autora demonstrara como duas

6 Raminelli vê no trabalho de Fustel de Coulanges o primeiro grande expoente de uma historiografia urbana propriamente dita. Vide: RAMINELLI, Ronald. História Urbana. In CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (orgs). **Domínios da História – ensaios de Teoria e Metodologia**. Rio de Janeiro: Campus, 1997. pp. 185-201. Vide igualmente COULANGES, Numa Denis Fustel de. **A Cidade Antiga: estudo sobre o culto, o direito e as instituições da Grécia e de Roma**. Tradução: Jonas Camargo Leite e Eduardo Fonseca. São Paulo: Hemus, 1976.

7 BRESCIANI, Maria Stella. História e Historiografia das cidades – um percurso. In: FREITAS, Marcos César (org). **Historiografia Brasileira em Perspectiva**. São Paulo: Editora Contexto, 2010.

8 OUTTES, Joel. **Recife: Gênese do urbanismo 1927 – 1943**. Recife: Fundaj, Editora Massangana, 1991

9 PONTUAL, Virgínia. **Uma Cidade e Dois Prefeitos: narrativas do Recife nas décadas de 1930 à 1950**. Recife: Editora Universitária, 2001

administrações diferentes, em contextos políticos diferentes e dotadas de ideais distintos de cidade e de planejamento urbano apropriaram-se do saber urbanístico – dando conta, portanto, não só da plasticidade do papel do urbanismo na administração pública como também da própria instrumentalização do primeiro pela última; por outro, a autora demonstra a formulação de enunciados urbanos e discursos urbanísticos divergentes que, amparados sobre o saber técnico, davam conta tanto da relação entre saber e poder no âmbito do pensamento e da ação planejadora quanto da diversidade de abordagens possíveis para a questão urbana.

No primeiro capítulo, procuro investigar as condições de emergência que propiciam a proliferação de enunciados e a formulação de discursos sobre a cidade, a urbanização, a vida urbana e a modernidade no seio da elite local – em especial, dentre os engenheiros e arquitetos, priorizando aqueles amplamente divulgados por meio da imprensa de massa: o objetivo aqui é mapear o desdobrar do debate em âmbito público acerca dos rumos da cidade. Por fim, analiso também as transformações ensejadas pela urbanização do Recife, focando a articulação entre urbanidade e modernidade.

No segundo capítulo analiso a publicação do plano de reforma urbana elaborado por Domingos Ferreira, investigando os enunciados que proliferam em relação a ele – os argumentos contra e a favor do mesmo, publicados na imprensa local. Discorro igualmente acerca dos entraves envolvendo a implementação das obras, e os enunciados formulados a partir daí.

No terceiro capítulo passo a análise do plano de reforma urbana elaborado pelo arquiteto Nestor de Figueiredo, que sucedeu ao abandono do plano de reforma de Domingos Ferreira. Procuro igualmente mapear, os enunciados que, contrários ou favoráveis, a ele articulam-se.

**Capítulo I – Reformar e melhorar: desenvolvimento urbano recifense na virada do
Século XX**

2.1 – A ascensão da cidade: crescimento urbano, desenvolvimento econômico e projeção política da urbe.

A passagem do século XIX ao século XX representou o momento de consolidação em um longo processo de redefinição geral, tanto no papel desempenhado e na posição ocupada pelas cidades nos âmbitos da dinâmica política, econômica, social e cultural brasileira, quanto na percepção social acerca da própria natureza e características da cidade e da vida urbana.

No primeiro caso, a começar pela capital federal, do Rio de Janeiro à Vitória, de Santos à Salvador, de São Paulo a Belo Horizonte, de Recife a Porto Alegre, vimos se desenrolar, a partir e ao longo de toda a segunda metade do século XIX e início do século XX, um amplo processo de ascensão da cidade enquanto importante centro dinamizador da vida nacional.

No segundo caso, por hora nosso objeto principal, vimos o desdobramento de um processo correlato, no qual a cidade foi gradualmente tomando vulto dentro do âmbito cultural, econômico e político nacional. Como veremos a seguir, o crescimento da importância da cidade dentro da vida nacional traria a urbe para o epicentro dos debates acerca dos rumos do país, consolidando-se, já na virada do século XIX ao XX, enquanto uma questão político-administrativa e cultural à ser analisada, debatida, e tratada. A cidade, e nesse caso em especial, a cidade “moderna”, prenhe de inovações e contradições, ensejando práticas, fazendo exigências e apresentando possibilidades, aparecia como enigma à ser desvendado, como questão à ser pensada – surgia assim (um)a questão urbana.

No caso específico de Recife, três fatores principais contribuiriam para, na virada do século XIX ao XX, colocar a cidade enquanto questão: a crise da economia regional, cujos alicerces assentavam-se, majoritariamente, na produção açucareira, e o conseqüente enfraquecimento da economia municipal a ela articulada – economia esta notadamente baseada no comércio exportador e importador; a incapacidade da infraestrutura urbana local de suprir as novas demandas derivadas do explosivo crescimento populacional no período; e por fim, o espectro do atraso social percebido pela incipiente elite local a partir do caos derivado da precária infraestrutura urbana municipal.

2.2 – Crise açucareira, desenvolvimento econômico local e expansão urbana na virada do século.

Indubitavelmente, a maior relevância adquirida pelas cidades dentro da vida nacional na aurora do século XX está diretamente relacionada, entre outros fatores, à conjuntura relativamente favorável que, em maior ou menor grau, os principais centros urbanos brasileiros experimentaram ao longo da primeira metade do século anterior.

No esteio do desmonte do pacto colonial, e em paralelo aos investimentos públicos de ordem infraestrutural, viu-se uma progressiva integração do país ao mercado internacional. Este duplo processo de transformação interna e integração internacional traria dividendos significativos para as metrópoles portuárias que, a exemplo de Recife, já figuravam enquanto importantes nexos econômicos e políticos regionais. Como afirma Costa,

A integração do Brasil nas correntes internacionais de comércio, eliminada a mediação portuguesa, numa fase em que o mercado internacional se achava em plena expansão graças ao crescimento da população, à maior distribuição de riquezas e à melhoria do sistema de transporte, daria novo incentivo às funções comerciais dos núcleos urbanos, estimulando o desenvolvimento dos portos¹⁰.

Naturalmente, é importante que frisar que esse desenvolvimento econômico de âmbito urbano não se deu de modo generalizado. A bem da verdade, ele esteve, ao longo de todo o período, restrito às principais metrópoles regionais – centros econômicos já bem estabelecidos que, não raro, acomodavam também a autoridade política regional. No entanto, por hora cabe ressaltar que a própria centralidade política, cultural e econômica destes nexos urbanos revelar-se-ia, como veremos a seguir, enquanto importante instrumento potencializador de sua influência na vida nacional.

No plano nacional, no entanto, pode-se dizer que, de modo geral, tal integração traria mudanças significativas para a configuração, planejamento e reforma dos espaços urbanos em expansão, na medida em que a satisfação das demandas de países industrializados pelos produtos brasileiros – como o açúcar, o algodão ou o café – passava por uma modernização infraestrutural nacional. Nesse sentido, como coloca Nestor Reis Filho, essa maior integração

10 COSTA, Emília Viotti da. **Da monarquia à república: momentos decisivos**. São Paulo: Unesp, 1998, p. 241.

nacional ao mercado externo acabou

(...) indiretamente, estimulando a instalação de uma infraestrutura de transportes e comunicação mais moderna, com capacidade mais ampla, na escala das novas necessidades locais e no empenho pela colocação de alguns produtos industriais daqueles países, nos mercados dos países da América Latina¹¹.

Em paralelo, o desmonte da economia escravista também desempenharia um papel salutar para o desenvolvimento das cidades, na medida em que liberava capitais até então comprometidos para com o comércio de escravos para investimentos em novos setores da economia. Em decorrência disto, verifica-se no período o desenvolvimento do incipiente setor fabril nacional, em paralelo aos investimentos na infraestrutura ferroviária nacional a fim de se ampliar sua efetividade e amplitude. Fruto da confluência entre o declínio da economia escravista no pós-1850 e da entrada de fabricantes ingleses de equipamentos ferroviários – não sem o auxílio (creditício) do governo imperial – no mercado nacional, por volta dos anos de 1880, o país já contava com uma rede ferroviária significativa¹², conectando os centros produtores às principais capitais portuárias.

No entanto, como colocou Costa, apenas a abertura dos portos e as marés temporariamente favoráveis no âmbito do mercado internacional não seriam os únicos fatores por trás do desenvolvimento dos centros urbanos. A própria reestruturação institucional da administração pública e da vida política contribuiria para, no pós-independência, sedimentar a relevância política e econômica das capitais estaduais brasileiras. Escreve a autora:

Com a Independência, as funções burocráticas e políticas ganharam novo relevo. As capitais das províncias, quase todas, aliás, situadas no litoral, tornaram-se centros político-administrativos importantes, o que daria nova vida a esses núcleos urbanos. (...) Os fazendeiros começaram a construir casas na cidade. A Corte tornou-se o grande centro das atrações¹³

11 FILHO, Nestor Goulart Reis. Urbanização e modernidade: entre o passado e o futuro. *In*: MOTA, Carlos Guilherme (org). **Viagem incompleta: a experiência brasileira (1500 – 2000): a grande transação**. São Paulo: SENAC, 2 Edição, p. 93.

12 Id. *Ibidem*, p. 95.

13 COSTA, Emília Viotti da. *Op. Cit.*, p. 241.

A partir de então, a cidade, especialmente a Corte, mas também as capitais provinciais, ganharia relevo, pois passaria a concentrar parte significativa da tomada de decisões em âmbito local: ao fim e ao cabo, era lá que, ao menos simbolicamente, se assentava a autoridade regional.

No caso de Recife, no entanto, os altos e baixos experimentados pela economia açucareira circunvizinha no decorrer do século XIX contribuiriam para a composição, já na passagem para o século XX, de um quadro econômico regional pouco animador.

De modo geral, a indústria açucareira pernambucana experimentou um período atribulado no século XIX. Primeiro, viu-se um renascimento, no decorrer da primeira metade do século. Depois, uma fase de declínio acentuado, que culminaria, já no final do século numa crise generalizada.

De acordo com os dados apresentados por Eisenberg, tanto a tonelagem da produção regional exportada quanto o valor médio obtido mantiveram-se em ascensão, indo, respectivamente, das cerca de vinte e sete toneladas exportadas entre 1836/1840 e um valor médio de trezentas e seis mil libras inglesas, à cinquenta e seis toneladas exportadas durante o quinquênio 1851/1855 à um valor médio de novecentas e quarenta e nove mil libras¹⁴.

Interessante notar que, como coloca o autor, no quinquênio seguinte, entre 1856/1860, a exportação açucareira total, em toneladas cairia quase quinze pontos percentuais, ficando em torno das quarenta e oito toneladas; entretanto, o valor médio anual da produção exportada, ao contrário, continuaria em ascensão, chegando à marca do um milhão, sete mil e trezentas e trinta e três libras inglesas.

No entanto, a economia açucareira declinaria significativamente no final do século – tanto em termos de volume total exportado quanto em relação ao valor médio obtido pelas exportações: no quinquênio 1901/1905, o volume total de exportações havia caído para o patamar das onze toneladas, o que representaria um terço das exportações na década de 1830. O valor médio sofreria uma queda correlata: das 306,881 libras obtidas na década de 1830, cairia, entre 1901/1905, para 141,229.

Ainda de acordo com Eisenberg, duas ordens gerais de fatores poderiam ser elencadas para se explicar a crise açucareira: a concorrência no mercado internacional e, em menor grau, o atraso técnico da indústria açucareira pernambucana.

14 EISENBERG, Paul L. **The Sugar Industry in Pernambuco: Modernization Without Change; 1840 – 1910**. Berkeley: University of California Press, 1975, p. 15.

No primeiro caso, a expansão vertiginosa da produção do açúcar de beterraba a partir da segunda metade do século XIX trouxera impactos nefastos para a indústria açucareira de Pernambuco, na medida em que puxara abruptamente o preço geral do açúcar para baixo.

Paralelamente, a sucessiva perda de mercados na Europa e na América do norte, os quais chegavam a absorver, em meados do século, três quartos da produção açucareira pernambucana, face à concorrência de novos centros produtores, como Cuba, Filipinas e os próprios Estados Unidos, representaram um profundo golpe na economia açucareira nacional. Incapaz de substituir os mercados perdidos, tendo em vista a acirrada concorrência internacional, a indústria açucareira pernambucana teve de se restringir ao mercado interno – o que levou à sua desaceleração e conseqüente estagnação.¹⁵

Em segundo lugar, à concorrência internacional iria se somar também o atraso tecnológico da produção: em que pese investimentos pontuais terem sido feitos, sobretudo a partir dos anos de 1870, a fim de se modernizar a indústria açucareira, a modernização dos engenhos¹⁶ – e a eventual transição para as modernas usinas – fora lenta, e pautada por obstáculos diversos, dentre os quais se destacava a própria estagnação da economia – o que acabaria comprometendo a efetividade geral da iniciativa de modernização: mesmo com um amplo programa de subsídios governamentais, os quais garantiam empréstimos, crédito adicional e garantias de retorno sobre investimentos¹⁷ aos produtores, por volta de 1914, apenas 34% dos 2,288 engenhos no estado já empregavam tecnologia à vapor, contra 70% dos 1,341 engenhos de Cuba, mais de meio século antes – em 1860.¹⁸

Mesmo assim, ainda de acordo com Eisenberg, a produtividade da indústria açucareira manteve-se constante, crescendo consideravelmente ao longo do século XIX – a despeito do quadro adverso no mercado internacional. A produtividade só viria a cair de fato com o colapso do mercado exportador.

Nesse sentido, se por um lado o atraso tecnológico e infraestrutural da indústria açucareira e perda de grandes fatias do mercado internacional obstaculizaram, em certa

15 Id. Ibidem. p. 31.

16 A partir de 1875 vê-se o surgimento dos engenhos centrais, financiados pelo poder público e manufaturados por empresas estrangeiras, notadamente francesas. As usinas disseminar-se-iam ao longo da última década do século XIX. Vide PERRUCCI, Gadiel. **A República das Usinas**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978, em especial, pp. 118-127.

17 EISENBERG, Paul. Op. Cit. p. 86.

18 Id. Ibidem, p. 38.

medida, a produção pernambucana, por outro, nem um nem outro fator foram exatamente a causa da estagnação econômica experimentada¹⁹ – o que pode ter influenciado na lentidão da implementação de um processo mais amplo de modernização.

Por fim, se viu, ainda na década de 1830, o início da ascensão do café enquanto maior produto do leque exportador nacional. Por volta da segunda metade do século XIX, o café já teria se estabelecido como tal, marcando um processo paralelo de transformação no jogo de forças intranacional: por um lado, viu-se a ascensão econômica – e política – do centro-sul e sudeste; por outro, o declínio correlato da região nordeste.

Inserida nesse contexto de declínio político e econômico regional, a cidade de Recife experimentava, pois, durante a passagem do século XIX ao XX, um momento de redefinição nos rumos da economia e política local.

Nascida como povoado agregado ao porto, o desenvolvimento da cidade do Recife esteve, ao longo de todo o período colonial, e além, ligado ao destino da economia açucareira que dominava a região: se por um lado, era a atividade agroexportadora que dinamizava, até então, a economia local, por outro, as sucessivas crises, e o subsequente declínio maior da economia açucareira em fins do século XIX, comprometiam significativamente a economia interna do Recife.

Assim, com a crise da economia açucareira no século anterior – o XVIII – e a natureza efêmera da economia algodoeira que a havia suplantado em seguida, a importância do porto de Recife, e de Pernambuco em geral, no âmbito da economia nacional decaía significativamente. Recife, que num passado não tão distante figurava enquanto maior porto nacional em se tratando de volume de carga, passou a ocupar, no século XIX, uma amarga terceira posição, atrás de Rio de Janeiro e Salvador.

No entanto, se por um lado o comércio agroexportador – primeiro de açúcar, depois de algodão – foi, no caso de Pernambuco, a pedra de toque do desenvolvimento econômico ao longo de todo o século XIX, por outro, face à crise enfrentada por ambas as indústrias na virada do século, há de se levar em consideração o papel e as reverberações da entrada de capital estrangeiro no país para a economia da cidade de Recife.

19 Id. *Ibidem*, p. 62.

2.3 – Influxo de Capital estrangeiro e modernização urbana.

Processo iniciado ainda no início do século, com a abertura dos portos, o influxo de capital estrangeiro, sobretudo a partir da segunda metade do século, serviria ao Recife enquanto instrumento minimizador dos efeitos da crise que se abatia sobre a indústria açucareira da região, movimentando a economia local. De modo geral, o aporte de capitais e empresas estrangeiras traria impactos significativos à economia local na medida em que a natureza de seus negócios ia, no decorrer do século, incidindo progressivamente mais sobre setores da economia ligados à esfera urbana e ao mundo da fábrica. Se por um lado, companhias como a São Paulo Railway Company, o New London and Brazilian Bank e a Recife Drainage Company são exemplos de destaque dentre as empresas estrangeiras que aportavam no país, no decurso da segunda metade do século XIX muitas outras companhias similares seguiriam seu rastro – como bancos, construtoras de ferrovias, companhias de seguros, de navegação e casas de importação e exportação. Posteriormente, somar-se-iam a elas diversas outras empresas, em especial aquelas relacionadas à prestação de serviços e utilidades urbanas, como abastecimento elétrico, iluminação pública, gás e bondes – um importante suporte para a incipiente atividade fabril²⁰.

Desse modo, desdobrava-se um duplo processo: por um lado setores importantíssimos da economia nacional, notadamente aqueles relacionados à infraestrutura – como transportes, ou equipamentos urbanos – e ao sistema financeiro, passariam a concentrar investimentos estrangeiros maciços, o que os colocaria, efetivamente, sob a esfera de influência da lógica liberal capitalista que governava as potências industriais que aqui aportavam. Desse modo, a entrada destas empresas no país contribuiria para a aceleração do processo de ampla transformação da economia nacional: a noção de modernização econômica em sentido amplo começaria a ganhar corpo, influenciando de modo significativo o processo de formação e de consolidação do capitalismo no Brasil.

Por outro, no plano local, o desenvolvimento dos setores mais ligados à esfera urbana não só estimularia a economia citadina, como também, como veremos adiante, contribuiria para a modernização infraestrutural das cidades, ou ao menos para percepção de que era necessário promovê-la, na virada do século XIX ao XX.

20 CASTRO, Ana Cecília. **As empresas estrangeiras no Brasil – 1860/1913**. UNICAMP: Dissertação de Mestrado, 1976. p. 8.

Ainda de acordo com Castro, a entrada de investimentos estrangeiros no país pode ser dividida em duas fases: na primeira, que se desdobra ao longo da segunda metade do século XIX, se viu o predomínio do capital inglês, associado à atividade exportadora.

Na segunda fase, que se estende ao longo da primeira década do século XX, veríamos a diversificação tanto da origem dos investimentos com uma maior penetração de outras potências industriais no mercado brasileiro, quanto uma maior diversificação setorial destes investimentos – maior concentração na indústria, na pecuária e demais atividades extrativas (como a extração da borracha) além de serviços e equipamentos urbanos.

Entre os anos 1860 – 1875 vemos uma grande concentração de investimentos em serviços e atividades ligadas à infraestrutura, ao sistema financeiro e aos serviços básicos. No primeiro caso, os investimentos seguem a ascensão da exportação cafeeira, e incidem sobre a infraestrutura à época relacionada à atividade – como as ferrovias. Posteriormente, a atividade cafeeira dispararia novos investimentos em setores correlatos, como os seguros e as companhias de navegação.

No entanto, é de se destacar a predominância do setor de serviços básicos dentro do rol de investimentos estrangeiros no país. Nesse caso, o setor de serviços básicos engloba aqueles serviços que, como as companhias de gás, de esgotamento sanitário, transporte, iluminação pública e fornecimento de gás, além de bancos e companhias de crédito, estão direta ou indiretamente ligados ao ambiente urbano.

Na segunda fase, a qual abarca a primeira década do século XX, assistimos a uma maior pluralidade de empresas estrangeiras presentes na economia nacional, em paralelo a uma maior diversificação nos setores de destino privilegiados pelos seus investimentos.

No primeiro caso, em que pese a maior entrada de investimentos de outros países, o capital inglês continuou sendo a força predominante, no que se refere aos investimentos estrangeiros no país, seguido pelos investimentos norte-americanos – representados pelos EUA e Canadá. Em que pese a hegemonia britânica ter sido drasticamente reduzida no período, no começo do século XX a Inglaterra ainda era responsável por 53% de todos os investimentos estrangeiros no Brasil; apesar de estar longe dos 93,6% vistos no início da segunda metade do século XIX, o predomínio do capital inglês na economia nacional manteve-se firme.

Em relação aos setores de destino dos investimentos, a despeito do aumento dos investimentos realizados, no início do século XX a tônica que governara a entrada das

empresas estrangeiras no país se mantêm: os serviços básicos, que englobam tanto elementos infraestruturais como ferrovias e portos quanto iluminação pública, companhias de navegação, telefones e telégrafos, continua sendo o setor privilegiado pelos aportes de capital estrangeiro.

Em paralelo, destacam-se a proliferação dos bancos e das companhias de crédito, os quais contribuíram para a dinamização da atividade industrial em âmbito nacional, e para a execução de obras públicas. Por fim, interessa ainda notar os investimentos estrangeiros no setor de indústrias de transformação: englobando as indústrias têxteis e de roupas e calçados, assim como a indústria de alimentos, fármacos e bens de capital, o influxo de capitais neste setor dá conta de um significativo desenvolvimento experimentado pelo setor industrial no período.

Como visto, o influxo de capitais estrangeiros na economia nacional iria incidir mais sobre os setores relacionados aos serviços básicos – notadamente aqueles ligados aos serviços urbanos –, à infraestrutura e ao sistema financeiro.

Se, no plano nacional este movimento contribuiria para a modernização em geral da economia, na medida em que estimulava a modernização infraestrutural nacional e o desenvolvimento da indústria em âmbito regional, no plano local, dentro do âmbito da cidade, veríamos outro desdobramento: em que pese a quantidade de investimentos estrangeiros realizados não ser exatamente assombrosa, a concentração nestes setores de serviços básicos e financeiros impactou significativamente no desenvolvimento das cidades.

2.4 – Empresas estrangeiras e serviços urbanos em Recife

No caso de Recife, a presença de grandes investimentos no setor de serviços e equipamentos urbanos geraria dois reflexos maiores: em primeiro lugar, estimularia um ramo de atividade até então pouco explorado pelos investidores da região; em segundo lugar, como se verá, pela própria natureza destas empresas, estes investimentos contribuiriam para o amadurecimento da noção de reforma urbana enquanto instrumento de superação dos entraves econômicos regionais enfrentados pela cidade.

Destaca-se a atuação de duas importantes companhias de serviços urbanos no período, fundeadas por investimentos estrangeiros – nesse caso, ingleses: a Recife Drainage Company Limited e a Brazilian Street Railway Co.

A primeira delas, a Recife Drainage Company Limited, consistia em uma empresa de esgotamento sanitário criada em 1873, a fim de prover o serviço de esgotamento sanitário à cidade. Entretanto, em 1908 a empresa foi encampada pela péssima qualidade dos serviços prestados, sendo então adquirida pelo governo em 1908²¹. Os serviços de esgotamento seriam então repassados à Companhia Beberibe, até então responsável apenas pelo abastecimento d'água na cidade. A Companhia Beberibe também fora encampada, pelo mesmo motivo, sendo absorvida em 1912 pela Diretoria de Viação e Obras Públicas. Em seguida, suas funções foram repassadas para a Comissão de Saneamento – e a empresa foi então, extinta.

A segunda, fundada em 1862, a fim de prover serviços de transporte do centro do Recife aos arrabaldes de Apipucos foi responsável pela inauguração da era dos bondes a vapor na cidade – as maxambombas (corruptela da expressão inglesa “machine pump”). Posteriormente, o serviço foi expandido, agregando-se linhas a Dois Irmãos, Casa Amarela e Várzea, conectando o centro urbano ao subúrbio. Em 1867, o Diário de Pernambuco noticiava a inauguração dos trilhos da maxambomba, informando o itinerário e os horários dos trens²².

Até aquele momento, a atividade econômica da cidade consistia, em larga medida, no comércio interno e de importação e exportação, assim como em uma reduzida indústria local, não raro dependente dos setores açucareiro e algodoeiro da indústria circunvizinha²³. No esteio desta atividade econômica tradicional, viu-se, no decorrer da segunda metade do século XIX, com a renovação do ciclo açucareiro e a instalação de fábricas têxteis nas cercanias da cidade, a sedimentação da cidade de Recife enquanto lócus migratório, atraindo para si, especialmente a partir do século XX, populações de toda a região em busca de trabalho e melhores oportunidades.

Em decorrência do crescimento populacional verificado no período, viu-se o surgimento de entraves diversos que, englobando o déficit habitacional, o congestionamento das vias e o sobrecarrego das redes de esgotamento sanitário e de abastecimento d'água local, em conjunto denotariam a incapacidade da infraestrutura urbana existente em suprir as necessidades da cidade em expansão.

21 BRITTO, Francisco Saturnino Rodrigues de. *Relatório sobre o serviço de águas à cargo da Companhia do Beberibe*. In MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E SAÚDE. Obras Completas de Saturnino de Britto: Saneamento do Recife – Descrição e Relatórios, Volume VIII, 2º Tomo. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943. pp. 15-17.

22 Diário de Pernambuco, 5/01/1867. Disponível em http://www.old.pernambuco.com/diario/2001/02/05/especial5_0.html. Acesso em 13/08/2014.

23 A exemplo da Usina Beltrão, futura Fábrica de Tacaruna.

Dentro desse contexto, os serviços e equipamentos urbanos ganhariam destaque, na medida em que apresentavam soluções para os problemas enfrentados pela cidade.

Por sua vez, a valorização do papel desempenhado pelos equipamentos e serviços urbanos dentro do microcosmo citadino contribuiria para a posterior consolidação de uma preocupação sistemática em relação ao desenvolvimento da cidade, onde a noção de modernização infraestrutural urbana começaria a despontar enquanto solução para os dois principais obstáculos enfrentados pelo Recife na época: a crise da economia regional – donde a reforma do porto começa a surgir, como veremos adiante, enquanto instrumento de superação – e a incapacidade da infraestrutura urbana de Recife absorver e satisfazer as demandas e necessidades impostas pelo seu próprio crescimento – tanto econômico quanto populacional.

Ademais, a presença de empresas e capitais no ramo apresentava o setor de serviços e equipamentos urbanos enquanto alternativa viável de investimentos em relação à economia açucareira tradicional; paralelamente, a reforma urbana em si passaria a ser vista sob a ótica dos negócios, tornando-se, doravante, desejável, em vista dos lucros potenciais que ensejava – como a especulação imobiliária associada às reformas urbanas nas duas primeiras décadas do século iria comprovar²⁴.

Nesse sentido, a presença destas empresas e capitais estrangeiros acabou por estimular um nexo econômico local próprio, que, se por um lado não estava dissociado da indústria açucareira que dominava a região²⁵, ao menos se apresentava enquanto uma alternativa de investimento.

Assim, na passagem do século XIX ao XX, a crise da economia açucareira, o influxo de capitais estrangeiros e a ampliação, em que pese tímida, de uma economia calcada no setor de serviços básicos urbanos se combinariam, colocando a necessidade de uma ampla revisão de todo o aparato infraestrutural da cidade do Recife na pauta dos gestores municipais do novo século.

24 Para uma análise aprofundada da questão imobiliária no Recife durante a reforma do porto, ver LUBAMBO, Cátia Wanderley. **O Bairro do Recife no Início do Século: uma experiência de modernização**. UFPE: Dissertação de Mestrado, 1988.

25 A reforma do porto de Recife, que desencadearia a posterior reforma total do bairro, se dá em decorrência da incapacidade da infraestrutura existente em lidar com as novas demandas do comércio internacional, e a economia açucareira exportadora tinha grande peso nessa questão.

2.5 – Crescimento demográfico e expansão urbana – o centro e o arrabalde.

A virada do século também marca um período de intensa expansão urbana, caracterizada por uma transformação no modo de ocupação da cidade do Recife. Até então, a ocupação territorial havia seguido um padrão calcado num duplo processo, onde o porto e as vias de entrada e saída da cidade direcionavam a expansão da urbe.

No primeiro caso, via-se uma grande concentração populacional nas ilhas que dariam origem aos bairros de Recife, Santo Antônio e São José – as quais, ocupadas desde o início da colonização em virtude do porto, formavam o núcleo original cidade. Lá vicejava o comércio e assentava o governo.

No Bairro de Recife, em torno do porto propriamente dito, se concentrava toda a atividade comercial ligada à importação e exportação, assim como a infraestrutura pertinente – os armazéns para as mercadorias, que chegavam e saíam pelo porto (notadamente o açúcar e o algodão para exportação), os trapiches de açúcar e o prédio da Companhia de Navegação Pernambucana. Além disto, as ruas estreitas, descalças e escuras do Bairro de Recife ainda acomodavam estaleiros, armazéns e o arsenal da Marinha, os quais disputavam espaço com depósitos, fundições e oficinas.²⁶

Em Santo Antônio, na Ilha de Antônio Vaz, se concentrava a atividade comercial varejista, disciplinada a partir de 1875 com a construção do Mercado de São José. Lá se vendia o charque, carvão, materiais de construção e toda sorte de produtos locais e/ou importados, em concorrência com o algodão que então transbordava os limites do Bairro do Recife e invadia a região vizinha.²⁷ Como se não bastasse, o bairro de Santo Antônio também abrigava os prédios da administração pública, como o Palácio do Campo das Princesas – erguido em 1841, durante a administração do governador Francisco Rego Barros, Conde da Boa Vista – além do Teatro Santa Isabel.

Ao longo do tempo, a região apinhou-se de prédios, se tornando ao mesmo tempo centro comercial, financeiro, administrativo e residencial: comprava-se, vendia-se, investia-se e dormia-se no aconchego relativo das ruas tortas e estreitas do centro. Lá, repousava o sobrado. No mais das vezes lânguido, estreito e comprido, com dois, três, quatro andares, eles

26 Ver LISBOA, Alfredo. Memória descritiva e justificativa do projeto de melhoramentos do porto de Recife. 1887. Apud LUBAMBO, Cátia Wanderley. Op. Cit.

27 Id. Ibidem. p. 117.

ladeavam as ruas sinuosas, apinhadas de gente e mercadoria em trânsito intenso²⁸. Dividiam espaço tanto com as casas térreas, “meio-termo entre o palácio de rico e a palhoça de pobre”²⁹, no dizer de Freyre, quanto os sobrados espaçosos onde também se faziam negócios.

Se por um lado via-se uma crescente concentração populacional no centro, por outro, um movimento inverso de expansão urbana se desdobrava com a ocupação territorial ao longo das principais vias de entrada e saída da cidade – notadamente o rio Capibaribe: era no seu entorno que, nos arrabaldes – como Apipucos³⁰, as famílias abastadas do centro da cidade se estabeleciam, a fim de fugir do caos da cidade. Lá se dedicavam aos banhos de rio, e, nesses retalhos de engenho que compunham os sítios e lotes da região, buscavam refúgio das atribulações – e epidemias – que grassavam no Recife.³¹ No dizer de Costa:

Àquele tempo era para as “povoações”, como então eram chamados os atuais bairros à margem do rio, que afluía larga parte da população recifense. Os livros de viajantes estrangeiros mencionam como eram encantadoras as margens do Capibaribe pelos tempos da festa, sendo freqüente encontrar famílias inteiras banhando-se nas suas águas.³²

No final do século XIX, a ocupação esparsa que havia se desdobrado até então no entorno do rio dá lugar a uma povoação mais sistemática da região. Na medida em que a ocupação ia avançando continente adentro, via Boa Vista, Madalena e Caxangá, até a Várzea – do Capibaribe –, Apipucos, Encruzilhada e Dois Irmãos, iam se formando núcleos de povoamento que já em 1870, na planta de Tibúrcio, dão conta do movimento na área.

Há de se levar em consideração o papel das vias nesse movimento de expansão urbana. Se, até a virada do século, era o Capibaribe que dava o tom da ocupação, não só ordenando o povoamento no entorno de suas margens, mas também atraindo para si toda a

28 FREYRE, Gilberto. **Sobrados e Mucambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento urbano**. 16ª Edição. São Paulo: Global, 2006. p. 163

29 Id. Ibidem. p. 743

30 Para uma análise aprofundada do desenvolvimento urbano nos arrabaldes da cidade, e em especial do outrora povoado de Apipucos, vide VERAS, Lúcia Maria de Siqueira Cavalcanti. **De Ape-puc à Apipucos: numa encruzilhada, a construção e permanência de um lugar urbano**. Recife: Bagaço, 1999.

31 Para uma descrição rápida das habituais idas aos arrabaldes, SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas. **A Paisagem pernambucana**. Recife: Massangana, 1993.

32 COSTA, F. A. Pereira da. **Arredores do Recife**. Recife: Fundação de Cultura, 1981. p. 148

atenção do residente – inicialmente, de acordo com Costa, a frente dos sobrados era voltada para o rio – por outro são as estradas e ferrovias que passam a influenciar de modo mais profundo a ocupação da região.

Até aquele momento, os arrabaldes da cidade representavam um refúgio – veraneio para os abastados que podiam pagar. No entanto, a seclusão da região, acessível no mais das vezes através do rio – por aonde pessoas e bens, originalmente, só chegavam de canoa – seria superada com a expansão dos serviços de transporte urbano terrestre. Com a inauguração dos trilhos da Brazilian Street Railway, em 1867, estabelece-se uma conexão direta da região para com o centro urbano propriamente dito, facilitando o trânsito entre as localidades – o que marcaria o declínio da hidrovia e a ascensão dos carros e coches.³³

A partir de então a região, que se mostrava enquanto ponto esparso de residência, primeiro de veraneio, mas depois permanente, vai sendo integrada à dinâmica urbana do centro. A maior facilidade e rapidez de acesso transformam a região em ponto de lazer, propiciando o aparecimento de hotéis e estimulando o comércio imobiliário – onde a distância das casas aos trilhos do trem, e de modo geral, sua proximidade para com o centro urbano, compõe o anúncio do terreno.³⁴

Em relação ao exposto, vemos dois movimentos interessantes de ocupação urbana. Por um lado, vemos o afastamento das elites locais em relação ao centro da cidade – caminho inverso ao usual, especialmente se considerarmos o caso do Rio de Janeiro (dada a influência exercida pela capital federal nos modos locais). As elites locais procuram se estabelecer nos arrabaldes, nos subúrbios exclusivos, reclusos e ruralizados do entorno do Recife – em que pese, obviamente, manterem suas ligações com o centro. Nesse vai e vem entre o centro e o arrabalde, estes moradores dos casarões nobres alternavam o desfrute da paz e quietude das paragens ruralizadas remanescentes dos engenhos da região o aproveitamento das facilidades propiciadas pelo movimentado centro urbano da cidade – seja para o trato de seus negócios, seja para a satisfação de suas necessidades de consumo – muitas vezes nas lojas de importados da Rua Nova – e lazer – como acompanhar as “(...) temporadas líricas do Teatro Santa Isabel, assistir as festas públicas da cidade, como as procissões, e gozar das alegrias

33 VILLAÇA, Flavio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001. p. 213.

34 Id. Ibidem. p. 216.

proporcionadas pelo carnaval”³⁵.

Por outro lado, vemos também o estabelecimento de um padrão de ocupação territorial tentacular, onde a expansão da cidade se dá ao longo do Capibaribe, a oeste, da Estrada de Belém ao norte e da estrada de ferro ao sul. Tal movimento de ocupação condicionaria a expansão urbana de Recife até o fim da primeira metade do século XX, quando a forma urbana estelar tradicional, derivada desta ocupação ao longo do rio, das estradas e da ferrovia, seria suplantada pela forma de mancha urbana, com a ocupação dos espaços entre os tentáculos de povoamento originais³⁶.

De volta ao centro, no entanto, na primeira década do século a situação da cidade é periclitante.

De acordo com o recenseamento realizado em 1920, a população de Recife, que até então tinha se mantido relativamente estável, girando em torno da casa dos cem mil habitantes, cresce enormemente no decorrer das duas primeiras décadas do século XX: como demonstrado na tabela a seguir, a população municipal sai da casa dos 113.106 habitantes registrados em 1900, e mais que duplica, atingindo um contingente populacional que totalizaria à época, 238.843 habitantes³⁷.

A cidade não estava preparada para lidar com um crescimento populacional tão grande – e abrupto. Incapaz de satisfazer a contento a escalada das demandas por habitação, circulação e saneamento que então passam à se impor, a infraestrutura urbana se mostra caduca, e passa a sofrer críticas. Gradualmente, em paralelo ao crescimento da população, vai se formando um quadro aonde a revisão infraestrutural urbana vai se movendo das esferas da especulação, do anseio ou até utopia, para a esfera da necessidade premente.

Dentre os múltiplos problemas derivados do intenso crescimento populacional experimentado pela cidade nesse período, a questão habitacional e a proliferação dos mocambos ganha destaque. Usualmente ocupando áreas de mangue, alagados, praia, beira-mar e marés, os mocambos do Recife compunham um total de 16.347 habitações, segundo

35 ARRAIS, Raimundo. **O Pântano e o Riacho – formação do espaço público no Recife do século XIX**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2004. p. 450.

36 Para uma análise aprofundada do processo de transformação da forma urbana do Recife na primeira metade do século, ver PONTUAL, Virgínia. **Uma Cidade e Dois Prefeitos: narrativas do Recife nas décadas de 1930 à 1950**. Recife: Editora Universitária, 2001.

37 Recenseamento de 1920 (4º Censo geral da população e 1º da agricultura e das indústrias). Volume IV, 1ª parte. Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio – Directoria Geral de Estatística. Rio de Janeiro: Typografia de Estatística, 1926. P. X.

estimativas do recenseamento de 1913 – representando 43,3% do total de edificações da cidade.³⁸

| Tabela I | | | | |
|---|----------------------|----------------|----------------|----------------|
| População das Captaes dos Estados do Brazil em 1872, 1890, 1900 e 1920 | | | | |
| Captaes | Número de Habitantes | | | |
| | 1872 | 1890 | 1900 | 1920 |
| Aracajú | 9.559 | 16.336 | 21.132 | 37.440 |
| Belém | 61.997 | 50.064 | 96.560 | 236.402 |
| Bello Horizonte | - | - | 13.472 | 55.563 |
| Curityba | 12.651 | 24.553 | 49.755 | 78.986 |
| Cuyabá | 35.987 | 17.815 | 34.393 | 33.678 |
| Districto Federal | 274.972 | 522.651 | 811.443 | 1.157.873 |
| Florianópolis | 25.709 | 20.687 | 32.229 | 41.338 |
| Fortaleza | 42.458 | 40.902 | 48.369 | 78.536 |
| Goyaz | 19.159 | 17.181 | 13.475 | 21.233 |
| Maceió | 27.703 | 31.493 | 36.427 | 74.166 |
| Manãos | 29.334 | 38.720 | 50.300 | 75.704 |
| Natal | 20.392 | 13.725 | 16.056 | 30.696 |
| Nitcheroy | 47.548 | 34.269 | 53.433 | 86.238 |
| Parahyba | 24.714 | 18.645 | 28.793 | 52.990 |
| Porto Alegre | 43.993 | 52.421 | 73.674 | 179.263 |
| Recife | 116.671 | 111.556 | 113.106 | 238.843 |
| São Luiz | 31.604 | 29.303 | 36.798 | 52.929 |
| São Paulo | 31.385 | 64.934 | 239.820 | 579.033 |
| São Salvador | 129.109 | 174.412 | 205.813 | 283.422 |
| Therezina | 21.692 | 31.523 | 45.316 | 57.500 |
| Victoria | 16.157 | 16.887 | 11.850 | 21.866 |

Fonte: Recenseamento de 1920 (4º Censo geral da população e 1º da agricultura e das indústrias). Volume IV, 1ª parte. Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio – Directoria Geral de Estatística. Realizado em 1º de setembro de 1920. p. X.

Obviamente, sua proliferação não passaria despercebida. Já em 1907, durante o primeiro Congresso Médico em Pernambuco, os mocambos do Recife são introduzidos na pauta de discussões do higienismo médico local, onde são considerados “uma ameaça constante à saúde pública” e “um perigo sério para a parte da população mais favorecida da fortuna”. Os mocambos são uma ameaça ao bem-estar da cidade, e não poderiam “a bem da salubridade pública, permanecer por mais tempo (...) na capital e nos seus subúrbios”³⁹.

Tal investida higienizante rumo ao espaço urbano não era, à época, uma grande

38 Recenseamento de Recife de 1913. Em MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E SAÚDE. Obras Completas de Saturnino de Brito: Saneamento do Recife – Descrição e Relatórios, Volume VIII, 1º Tomo. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943. pp. 62-67.

39 Annaes do Primeiro Congresso Medico de Pernambuco. Recife, 1907. pp. 559 – 603.

novidade – em verdade, enquanto esforço organizado levado a cabo pela administração pública, remontava já à segunda metade do século XIX⁴⁰; no entanto, é importante frisar que é precisamente a questão maior da salubridade da cidade, dentro da qual o mocambo, e de modo geral, as habitações dilapidadas e seu padrão caótico de expansão visto em especial no centro da cidade, é um dos principais catalisadores responsáveis pelo desencadeamento do processo de planejamento, análise e reforma urbana nos anos vinte e trinta.

2.6 Dilemas urbanos: a reforma do porto e o saneamento da cidade.

Em conjunto, o amplo processo de florescimento urbano, desdobrado a partir da virada do século XIX ao XX ampliaria enormemente o peso econômico, político e cultural das cidades na vida nacional. Iria não apenas trazer a cidade para dentro do debate político e das análises econômicas ou pôr a urbanização em sentido amplo na pauta das administrações estaduais e federais, mas também faria surgir, em âmbito local, inquietações entre gestores e parcelas da sociedade acerca dos novos problemas que então se avultavam, e dos possíveis rumos a serem tomados.

Em paralelo às transformações no papel político e econômico das cidades, somar-se-iam também as transformações culturais de grande amplitude ocorridas no seio da urbe. Sob a influência da modernidade europeia, as cidades brasileiras tornaram-se viveiro para o desenvolvimento de uma identidade própria, alternativa, a qual refletia novos padrões ideais de sociedade – ideais de valores, de hábitos, de gostos – fomentados pela parcela econômica e socialmente privilegiada dos seus habitantes – os industriais, os banqueiros, os comerciantes e os profissionais liberais. Abraçando o positivismo, o republicanismo e o liberalismo econômico, tentava-se forjar uma identidade própria e um modelo de sociedade urbana a ser expandida para a nação – modelo este que, segundo Sevcenko⁴¹, condenava tudo o que se relacionasse a então considerada caduca sociedade antiga, filha da era colonial⁴².

No caso de Recife, de modo geral, estas transformações contribuiriam para elevar a

40 Para uma discussão aprofundada dos esforços de sanitização urbana e a ascensão da medicina social no Brasil novescentista, vide MACHADO ET alli. **Da(n)ação da norma: medicina social e constituição da psiquiatria no Brasil**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1978.

41 Para uma análise acerca da *Belle Époque* nacional, a transformação dos hábitos e os atritos culturais no decurso da modernidade brasileira, vide SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República**. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

cidade, no raiar do século XX, a objeto de meticulosa análise e cuidadosa administração governamental: o planejamento e a gestão da cidade adquirem, gradualmente, maior importância política no primeiro quartel do século XX, à medida que as elites ligadas de modo direto ou indireto à metrópole percebem os benefícios potenciais passíveis de serem extraídos por meio de uma gestão urbana favorável aos seus interesses.

Tais benefícios iriam além da compensação financeira direta – manifesta, por exemplo, na valorização das ações de empresas ligadas à prestação de serviços urbanos ou a execução de obras públicas, desdobrando-se até mesmo em dividendos políticos: as reformas urbanas nas duas primeiras décadas do século XX seriam marcadas pela disputa entre uma elite açucareira colonial economicamente decadente, ligada a Rosa e Silva, e uma elite urbana industrial nascente, coligada à Dantas Barreto, esta última formada por um misto de usineiros da zona da mata, intelectuais e profissionais liberais de origem cidadina; em meio à disputa política entre os dois grupos, a urbanização do Recife seria transformada em munição contra seus adversários, disparada através das páginas dos jornais⁴³.

Impulsionadas pela acelerada expansão da cidade e influenciadas pelo ideário comum ao liberalismo econômico novecentista que então fundamentava a expansão global em curso do capitalismo industrial, a elite metropolitana recifense buscava assegurar posições favoráveis na arena capitalista internacional pós-revolução industrial, a fim de superar a adversidade econômica que a crise do açúcar lhes impunha.

Paralelamente, a elite propriamente urbana, formada por banqueiros, industriais e profissionais liberais, via na gestão urbana um instrumento poderoso para estabelecer-se no jogo de forças local, solidificando suas bases de poder político e econômico através da consolidação de um novo paradigma sociocultural que, calcado nos ideais positivistas de ordem social e progresso socioeconômico, enalteciam precisamente a estrutura institucional e as práticas políticas republicanas que haviam ensejado sua própria consolidação enquanto ator

42 Para uma análise interessante acerca das transformações na produção artística nacional e nos hábitos de consumo desta produção por parte das elites, em especial, no Rio Janeiro, vide NEEDELL, Jeffrey D. **Tropical Belle Epoque: elite culture and society in Turn-of-the-Century Rio de Janeiro**. Cambridge: Cambridge University Press, 2009.

43 Por exemplo, em coluna publica n'A Província, Rosa e Silva comentava a situação econômica do Estado, criticava Dantas, e elogiava a sua própria atuação, ao colocar em prática o plano de saneamento da cidade que, elaborado por Saturnino de Brito, visava combater as epidemias e a insalubridade do Recife. Vide A Província, 21/12/1914, p. 01. Para uma análise mais aprofundada das disputas entre *rosistas* e *dantistas*, vide LEVINE, Robert M. **Pernambuco in the Brazilian Federation (1889 – 1937)**. Stanford: Stanford Press, 1978 – especialmente pp. 73-123.

político de relevo em âmbito local.

Os dois grupos, cada um a seu modo e de acordo com seus interesses particulares, internalizam nesse período a percepção de que, mais do que nunca, era preciso repensar-se a(s) cidade(s) – e a sociedade – a fim de se superar sua fragilidade econômica e política. Tal percepção marcaria não só a consolidação da noção de “modernização” como elemento fundamental do discurso político, como também a delimitação dos contornos gerais de um planejamento e gestão urbana sistemática no Brasil.

Esse florescimento urbano se desdobraria em três fenômenos: em primeiro lugar, a cidade tem reconhecida sua importância dentro da vida nacional, desencadeando esforços em nível federal para sua modernização – vide as reformas urbanas na capital federal⁴⁴. Em segundo lugar, esse mesmo florescimento urbano também poria as administrações locais face a novos problemas, demandas e objetivos, o que se desdobrou na constituição da cidade enquanto questão a ser debatida. As reformas que se desdobrar a partir de então são fruto da relação entre ambos os fenômenos. Em terceiro lugar, a gradual consolidação da cidade enquanto pauta de discussão política abriria espaço para o surgimento de enunciados diversos sobre a urbanidade – o que, como veremos, logo desdobrar-se-ia em embates pelo monopólio da verdade sobre a urbe.

No âmbito local, dois elementos sobressaem-se como os principais obstáculos à ansiada modernização recifense: a precariedade da infraestrutura urbana e a insalubridade generalizada do Recife.

No primeiro caso, a percepção geral é a de que a obsolescência da infraestrutura urbana obstaculizava o desenvolvimento econômico local. Esse problema é evidenciado pelas críticas ao caráter obsoleto do porto do Recife, cuja profundidade e estrutura impediam a atracagem direta dos grandes e modernos navios transatlânticos. Em paralelo, o traçado sinuoso, permeado de becos, vielas e ruas estreitas e sem calçamento que caracterizava o bairro portuário dificultava o escoamento das mercadorias que chegavam e saíam dos armazéns, impondo a necessidade de se rever a disposição e a forma das vias⁴⁵.

44 Para uma análise das reformas no Rio de Janeiro e a influência do urbanismo francês, vide BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos: um Haussman tropical: a revolução urbana da Cidade do Rio de Janeiro no início do século XX**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

45 SETTE, Mario. **Arruar: história pitoresca do Recife antigo**. Coleção Brasil que não Conhecemos. Rio de Janeiro: C.E.B, 1948. p. 60.

Em segundo lugar, o deficit habitacional, o inchamento da cidade e a proliferação de mocambos nos alagados, associado às péssimas condições da infraestrutura de abastecimento d'água e de esgotamento sanitário e pluvial, além do acúmulo de lixo e detritos nos quintais e ruas da cidade, facilitavam a ocorrência de epidemias, contribuindo para tornar a cidade insalubre.

Em resposta, no raiar do século XX, dois planos são elaborados: o de reforma do porto, a fim de resolver os seus problemas de aparelhagem e de circulação de mercadorias a fim de dinamizar a economia local, e o plano de saneamento da cidade, com vista ao combate da insalubridade de Recife. O primeiro transbordaria seus limites iniciais, desdobrando-se numa vasta reforma que abrangeria o próprio bairro do Recife. O segundo contemplaria, na esfera do planejamento, a cidade inteira, mas pouco disso sairia do papel.

Em relação ao plano de reforma do porto da cidade, o desejo de atualização infraestrutural que move o seu reaparelhamento – e, depois, a própria reforma do Bairro do Recife – tem no traçado urbano um elemento importante, onde o papel das vias é crucial: objetivava-se superar os problemas da economia local através da atualização da aparelhagem portuária, vindo a reforma das vias a reboque desses interesses, na medida em que a substituição das vielas e becos do Bairro do Recife pelas grandes avenidas – como a avenida Rio Branco – respondia aos problemas relativos ao escoamento e ao melhor trânsito de mercadorias na área. Assim sendo, a reforma das vias no entorno do porto, e a consequente reforma do bairro, aparecem enquanto condição fundamental para a recuperação econômica da cidade.

Diante disso, a reforma do Bairro do Recife, desdobrada a partir da reforma portuária, cumpriria semelhante papel na esfera cultural: substituindo as vielas sinuosas, e em muitos casos, sem calçamento, do centro da cidade – a porta de entrada e, portanto, cartão de visitas do Recife – pelas vias imponentes, arborizadas, simétricas, limpas e calçadas preconizadas pelo urbanismo modernista europeu que tanto influenciou o planejamento urbano brasileiro, a reforma do Bairro do Recife atualizava a cidade – através do reaparelhamento infraestrutural – e a sociedade – ao ensejar novas práticas e estimular novas sensibilidades, em decorrência da transformação dos espaços: a avenida arborizada é um convite ao passeio, o jardim, à contemplação, a praça, ao encontro. Desse modo, ao menos dentre as camadas mais abastadas da população urbana, a dupla reforma, do porto e do bairro, parece configurar-se como instrumento de libertação das amarras que a atavam ao seu passado colonial, o que garantir-

lhes-ia a entrada no restrito clube das grandes e cosmopolitas cidades – e sociedades – europeias da época.

Em decorrência disso, no que se refere a reforma do Bairro do Recife propriamente dita, viu-se um amplo processo de intervenção e remodelação urbana que, financiado pelo capital privado e salvaguardado pela rubrica governamental, não só valorizou financeiramente a área central da cidade, mas também transformou os padrões de usos e ocupação desse espaço, tornando-o atrativo às parcelas da sociedade que, no que se refere ao lazer, até então, preferiam a calma dos arrabaldes ao caos do centro:

No mesmo local onde se erguia o pardieiro, explorado pelo comerciante, dono também do armazém que servia ao trabalhador do porto ou de uma oficina próxima, surge o prédio suntuoso, repleto de escritórios de grandes companhias nacionais ou estrangeiras, com uma agência bancária, uma loja de miudezas importadas ou uma ‘requintada’ confeitaria⁴⁶.

Tal processo de gentrificação, representado aqui mais pela reforma do bairro do Recife do que pelo reaparelhamento do porto em si, de fato trazia em seu bojo uma ideia de cidade e um ideal de sociedade, sugerindo costumes, práticas e maneiras de se usar e ocupar os – novos – espaços da cidade. Mais do que isso, e à semelhança do que ocorria na capital federal e em outras capitais estaduais, essas intervenções realizadas propuseram um *modus vivendi* diferenciado, *moderno*, que tinha nas metrópoles europeias, e em especial, Paris, seu referencial maior. Na prática, aqui, como lá, elegeu-se a ocupação, as características e o uso que até então se fazia daqueles espaços como o problema a ser resolvido, e declarou-se a reforma da área como o meio para se alcançar este objetivo⁴⁷.

O plano de saneamento, por sua vez, o qual se desdobra mais ou menos em paralelo às intervenções no bairro do Recife, teve um escopo bem mais amplo do que as reformas do porto e do Bairro do Recife, tomando em sua perspectiva a cidade como um todo. Além disso, ao contrário das reformas supracitadas, o plano de saneamento de Saturnino de Britto tinha um caráter perene: em vez de se resumir à intervenção pontual, preconizava o estabelecimento de um contínuo controle e monitoramento das condições sanitárias da urbe, a fim de combater

46 LUBAMBO, Cátia Wanderley. Op. Cit. p. 189.

47 Para uma análise aprofundada do desejo de modernização social vide SEVCENKO, Nicolau. Op. Cit.

a insalubridade da cidade. Por fim, demandava ainda a criação de legislação específica que permitisse a criação dos dispositivos necessários ao referido monitoramento das condições de salubridade da cidade, o que contribuía para lento afastar da urbanização da esfera da intervenção localizada e pontual e aproximá-la da esfera da gestão urbana.⁴⁸

No começo do século XX, reforma urbana estavam na ordem do dia. Reforma do porto da cidade e o plano de saneamento contribuíram para sedimentar a questão urbana enquanto dilema de primeira grandeza, cuja elucidação seria requisito fundamental para a superação dos problemas percebidos.

2.7 – Modernidade, urbanização e as transformações no uso cotidiano dos espaços da cidade.

Ao contrário do que possa parecer, porém, a concatenação de enunciados em um discurso relativamente coeso acerca da urbanização como condição necessária para o desenvolvimento econômico e social não surge inadvertidamente. Pelo contrário, gesta-se no bojo de transformações diversas, especialmente daquelas de ordem cultural, comuns ao decorrer das primeiras três décadas do século XX.

Neste período, enunciados e práticas dispersas relacionadas ao “moderno” – noção que vai, progressivamente, tornando-se mais clara – se desdobravam, articulando, pouco a pouco, de modo profundo a noção de urbanização e de modernização infraestrutural e paisagística urbana à de modernidade dos costumes: passa, por exemplo, da exaltação aos bondes elétricos – novos, confortáveis (e eletrizantes?) – como o símbolo do moderno em relação aos obsoletos bondes de burros, à exaltação, por parte da elite local, do automóvel – igualmente novo, confortável, emocionante – como o moderno em relação aos agora ditos obsoletos – e superlotados – bondes elétricos, vistos pela parcela local mais abastada como inconvenientes. Se por um lado, como colocara Couceiro, o bonde elétrico representava uma espécie de transgressão da ordem social ao ensejar a convivência entre classes sociais distintas, dotadas de hábitos, valores e costumes diferentes⁴⁹, o automóvel, mais do que o puro conforto prático,

48 MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E SAÚDE. Obras Completas de Saturnino de Britto: Saneamento do Recife – Descrição e Relatórios, Volume VIII, 1º e 2º Tomo. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

49 COUCEIRO, Sylvia Costa. Artes de viver a cidade: conflitos e convivências nos espaços de diversão e prazer do Recife nos anos vinte. 2003. UFPE: Tese, 2003. p. 74.

propiciava também, para aqueles suficientemente abastados a ponto de possuí-los, o reestabelecimento desta ordem social desorganizada no cotidiano do transporte coletivo, por meio do isolamento da elite em relação ao restante da sociedade.

No Recife dos anos vinte, a urbanização modernizadora – ou a modernidade manifesta na vida urbana – transparece de vários modos. A iluminação pública elétrica substituindo os lampiões, a partir dos anos dez, por exemplo, contribuiu para a transformação da percepção de parte da população acerca das ruas da cidade, especialmente à noite: de território perigoso e espaço de malfeitores e vagabundos que deveria ser evitado a todo custo pelas famílias de bem, a rua agora iluminada pelas novíssimas e modernas lâmpadas elétricas – cujo brilho, nos jornais locais é repetidamente adjetivado como feérico, deslumbrante – tornava-se atrativa à elite local, a qual passava a disputar estes espaços noturnos com as camadas populares que os frequentavam⁵⁰.

Nas ruas, e de modo mais geral, nos espaços públicos, classes e hábitos diferentes conviviam, muitas vezes de modo atribulado: senhorinhas das elites disputavam espaços no centro com as costureiras indo ou vindo de seus empregos, enquanto jovens de classes distintas acomodavam-se nos cinemas a fim de acompanhar as novidades e os grandes sucessos cinematográficos.

De modo similar, a chegada e a rápida ascensão do automóvel no Recife também ensejou novas percepções, práticas e sensibilidades – em especial no que se refere as vias públicas. Antes um lugar de trânsito, de encontro e de trocas, onde pedestres circulavam, conversavam, jogavam, comiam e mesmo trabalhavam na venda de produtos diversos, tudo em meio ao vagaroso circular dos bondes, as ruas do Recife vão, pouco a pouco, sendo apropriadas pelos chauffeur e seus velozes automotivos: durante as sucessivas reformas dos anos vintes, e sobretudo, nas reformas mais amplas do final da década e do início dos anos trinta, as vias da cidade são gradualmente pavimentadas, retificadas e mesmo alargadas, a fim de melhor acomodar os novos veículos que tomavam a cidade. Convivendo com estas novas práticas – a direção ousada, muitas vezes em alta velocidade – o velho jeito de usufruir das ruas vai sendo, pouco a pouco, esmagado sob as rodas da modernidade – as vezes literalmente, como sugerem as frequentes notícias na imprensa local dando conta de

50 Id. Ibidem. p. 68.

atropelamentos e acidentes automobilísticos⁵¹.

Tal acensão do automóvel também estava em voga em outro espaço “moderno”: os cinemas. Parte significativa da produção cinematográfica norte-americana, a qual inundava as diversas salas de exibição recifenses, envolviam a glorificação do automóvel, exaltado em si como símbolo do moderno, do poder, e sobretudo da masculinidade e virilidade; nos Estados Unidos dos anos vinte, os filmes de aventura automobilística tinham grande apelo junto ao público jovem, tanto masculino quanto feminino – ambos considerados como os principais público-alvo pelos estúdios cinematográficos⁵². Atores como Wallace Reid, astro do cinema mudo, conhecido não só por seu charme galanteador mas também pelas suas façanhas no volante, eram ovacionados nas colunas de cinema dos jornais locais⁵³.

Além de maravilhar jovens em salas de cinema – e aterrorizar pedestres nas ruas – o automóvel contribuiu também para o florescimento de novos hábitos dentro do âmbito da seleta parcela da sociedade que podia deles desfrutar – além de forçar mudanças nos hábitos daqueles que não o possuíam, haja vista a apropriação excludente que faziam das vias públicas. Se por um lado o automóvel ensejou a reconstrução de uma ordem social elitista, isolando seus donos da população nos – já não tão modernos ou emocionantes assim – bondes elétricos, tornando-se, desse modo, um símbolo de distinção, também abriu espaço para a elite local usufruir de modo diferente de espaços diversos da cidade: graças a ele, seus donos podiam visitar os arrabaldes da cidade – tanto os antigos, como Dois Irmãos, quanto os novos, como Boa Viagem – a fim de desfrutar seus piqueniques familiares sem ter de lidar com o povo que se espremia e sacolejava nos bondes da Tramways – os quais, àquela altura, já conectavam boa parte dos bairros periféricos ao centro da cidade.

De modo similar, a introdução do automóvel na vida do recifense também se manifesta no uso que dele se faz em festejos e eventos públicos, sendo comum a presença dos automóveis em desfiles, especialmente os carnavalescos. Já em meados dos anos vinte a

51 Id. Ibidem. p. 77.

52 EVE, Golden. Golden Images: 41 essays on silent films stars. North Carolina: MacFarland & Company Inc Publishers, 2001. p. 150.

53 William Wallace Reid foi ator, diretor e roteirista norte-americano, ativo na era do cinema mudo – entre as décadas de 1910 e 1922. Nascido em 1891, falecera em 1923. Estrelara diversos filmes de aventura, comédia e romance direta ou indiretamente relacionados ao automóvel, como “Excuse my Dust”, “Double Speed” and “What's your Hurry? Vide EVE, Golden. op. cit. e Jornal do Recife. **Theatros e Cinemas**. 04 de jan. de 1920. p. 03

popularidade dos autos parece atingir um patamar elevado: garagens de aluguel para o abrigo dos automotivos já proliferavam desde os anos dez, assim como as praças de autos de aluguel – precursores dos táxis contemporâneos⁵⁴.

Como mencionado anteriormente, a maior articulação entre estes arrabaldes e os bairros centrais da cidade do Recife se desdobrou, inicialmente, por meio dos bondes, cujas linhas foram, pouco a pouco, redefinindo o modo de ocupação no entorno da região mais central da cidade. De modo similar, a abertura de novas vias ensejou a ocupação de áreas outrora desabitadas – ou ao menos de habitação esparsa. Exemplo claro disto reside na ocupação que se seguiu à abertura da Avenida Boa Viagem e a urbanização da campina do Derby durante a administração estadual de Sérgio Loreto – governador de Pernambuco entre 1922 e 1926.

Ao passo que encarregava a prefeitura da cidade, sob a tutela de Antônio de Góes Cavalcanti, de realizar intervenções pontuais – como o calçamento e a retificação de vias, a arborização, recuperação e criação de praças e parques – o governo Loreto empreendeu a drenagem, aterramento e a construção de canais a fim de urbanizar a campina do Derby. A relativa proximidade da área ao centro, as grandes e arborizadas avenidas – especialmente propícias ao tráfego de automóveis, a majestosa praça de eventos – um convite ao passeio e a prática de esportes – e o bucólico bosque que são o resultado da intervenção realizada, as quais aproximam-na dos ideais das cidades-jardim inglesas, então em voga, não parecem, porém, despertar de imediato o interesse da nata local: a fim de estimular a surpreendentemente lenta povoação da campina do Derby, a administração Loreto passaria a oferecer isenções fiscais para quem o fizesse. Em pouco tempo o novo bairro encheu-se de palacetes – aos quais logo somaram-se prédios públicos, como a Escola Técnica de Pernambuco, a Escola Militar e a Casa do Estudante de Pernambuco⁵⁵. Apesar dos entraves iniciais, pouco a pouco o novo bairro do Derby tornou-se palco privilegiado onde desfilava o moderno Recife, um “(...) lugar privilegiado para se observar as emergentes sensibilidades modernas: esportes, certames, discursos, grandes manifestações de massa, desfiles e paradas

54 GOMES, Edvânia Torres Aguiar. HEIDEMANN, Heinz Dieter. **Recortes de paisagens na cidade do Recife: uma abordagem geográfica**. Recife: Massangana, 2007. p. 105.

55 MOREIRA, Fernando Diniz. **A Construção de uma cidade moderna (1909-1926)**. 1994. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Centro de Artes e Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1994. pp. 124-127.

de escolas, passeios de automóvel.”⁵⁶

Ao mesmo tempo em que investia nas intervenções urbanizadoras no Derby, o governo do Estado abria uma nova frente de expansão urbana, rumo ao sul: a Avenida Beira-Mar – atual Avenida Boa Viagem.

Até então uma área de habitação esparsa e pouco visitada, a região era dominada por coqueirais e um pequeno núcleo de povoamento, visitado no mais das vezes pela gente do centro no alto verão e localizado a cerca de 11 quilômetros de Recife. Margeando o mar, a avenida projetada e construída durante a administração estadual de Loreto contava com 6 quilômetros de extensão, e conectava tal núcleo de povoamento ao bairro do Pina, nas franjas da mancha urbana de Recife. Além desta avenida, construiu-se duas outras: a Avenida de Ligação, atual Herculano Bandeira, e a Avenida do Cabanga – atual Avenida Saturnino de Brito. Todas elas contavam com pavimentação, iluminação elétrica, galerias pluviais e serviços de bonde elétrico. Ao todo, as avenidas e a ponte reconstruída sobre o Rio Pina demoraram cerca de dois anos para serem concluídas – tempo recorde, que sugere o empenho da administração Loreto em entregar as obras, iniciadas em 1924, antes do fim de seu mandato, em 1926 (o que de fato ocorreu: foram inauguradas ainda em outubro de 1926)⁵⁷.

A ocupação que se seguiu foi rápida: em pouco tempo os lotes postos à disposição foram ocupados por palacetes e chalés. Contudo, o empreendimento não desdobrou-se sem polêmicas: Manoel Borba, adversário político de Loreto criticara de modo ferrenho o dito projeto de abertura das avenidas, além de fazer acusações de corrupção, desvio de verbas durante a reforma do porto e a celebração de contratos ilegais da administração com a Pernambuco Tramways⁵⁸.

A despeito dos escândalos, porém, tanto a urbanização da campina do Derby quanto a abertura das avenidas em Boa Viagem trouxeram impactos significativos para o *modus vivendi* de parte significativa da população local – e em especial, para a parcela da elite local ávida por experimentar novos hábitos. No caso de Boa Viagem, contribuiu, por exemplo, para a transformação em curso acerca da percepção social sobre as praias do Recife, que até bem pouco tempo – fins do século XIX – era vista com maus olhos pela elite: de ponto de desova

56 Id. *Ibidem*. p. 128.

57 Id. *Ibidem*. p. 129.

58 Id. *Ibidem*. p. 132.

para o lixo, as águas servidas e cadáveres de animais e escravos, a praia começa a despertar o interesse destes grupos, ladeando-se aos arrabaldes interiorizados como espaço de descanso e de aproximação para com a natureza⁵⁹.

Cabe lembrar, porém, que tais transformações não representam a obliteração dos modos, costumes e hábitos prévios. Pelo contrário, processavam-se de modo gradual, de tal modo que a convivência cotidiana entre o moderno e o tradicional, muitas vezes atribulada, seria a tônica do período. Nos mesmos modernos cinemas onde o recifense se maravilhava com as aventuras e romances das películas estrangeiras, também se apresentavam filmes retratando as festividades locais – como as festas de coroação de Nossa Senhora do Carmo⁶⁰.

Além disso, ainda em relação ao cinema local, apesar das produções estrangeiras, e, especialmente, as norte-americanas, inundarem as salas de exibição da cidade, o Recife contou com uma robusta produção cinematográfica local, a qual foi especialmente prolífica no período compreendido entre 1923 e 1931 – o chamado Ciclo do Recife. No decorrer destes oito anos, treze longa-metragem de ficção foram produzidos na capital pernambucana, e diversas produtoras foram criadas no período. Porém, dificuldades de colocação da produção local em mercados mais amplos, associadas as novas demandas por filmes sonoros contribuiriam para a derrocada, a partir dos anos trinta, da incipiente indústria cinematográfica local⁶¹.

Além de espaço de circulação, as ruas da cidade eram também os espaços da ação política popular. É nos 'meetings', comícios e encontros públicos que a camada popular se agita, e, em larga media, com a participação do operariado em sua maioria sindicalizado, se move, critica, planeja e reivindica – e também negocia, com ou sem a pecha de cooptação. A politização e a atuação propriamente dita dos trabalhadores não passa despercebida, e é precisamente a partir da regulação cuidadosa do uso dos espaços que a elite local procura coibir estas manifestações. Mesmo no pós-revolução, o governo de Lima Cavalcanti, em certo

59 COUCEIRO, Sylvia. Op. Cit. p. 146.

60 Anúncios dão conta da projeção de películas variadas, retratando festejos públicos ou ainda flagrantes e cenas das ruas e da cidade. Neste caso, usualmente as filmagens eram realizadas pela própria equipe técnica que trabalhava no cinema em questão. No caso aqui mencionado, o Teatro Moderno não apenas anunciava a projeção da película das festas de coroação de Nossa Senhora do Carmo como também exaltava a “habilidade” do operador de câmara da casa. Vide Jornal do Recife. **Hoje no Teatro Moderno**. 02 de jan. de 1920. p. 8. Anúncio.

61 HOLANDA, Karla. **Documentário Nordeste: Mapeamento, História e Análise**. São Paulo: Annablume, 2008. p. 97.

grau amparado pelo operariado, toma medidas a fim de prevenir o uso político dos espaços, proibindo, repetidas vezes, sob o espectro da repressão policial, os encontros e as passeatas de trabalhadores nos espaços públicos da cidade⁶² – medida corriqueiramente adotada pelos governos estaduais anteriores, como o de Sérgio Loreto⁶³.

De modo geral as transformações urbanísticas nas três primeiras décadas do século caminham em conjunto com transformações nos valores, hábitos e costumes locais. Nesse sentido, urbanização propriamente dita – manifesta tanto nas intervenções nos espaços da cidade, como a iluminação pública, a arborização, o calçamento, retificação a ampliação das vias, quanto nos serviços urbanos que também se popularizam, como o aluguel de automóveis, as linhas de bonde, o esgotamento sanitário e o abastecimento d'água – em verdade compreende muito mais do que a transformação infraestrutural dos espaços: abrange igualmente as transformações nos modos cotidianos de se apropriar e usufruir dos mesmos.

2.8 – Planos para uma reforma do Bairro de Santo Antônio.

As décadas de 20 e 30 marcam um período de ebulição cultural, intelectual e científica no Recife. Artistas, intelectuais e pesquisadores, em maior ou menor grau, somaram-se às fileiras dos políticos, gestores, urbanistas, engenheiros e arquitetos profissionais, a fim de participar das discussões acerca dos rumos da cidade e dos caminhos da modernidade. Em paralelo, este período também marca a abertura das discussões acerca da questão urbana à sociedade civil como um todo, abertura esta manifesta na crescente visibilidade desfrutada pelo assunto não mais apenas nas páginas dos periódicos especializados e/ou publicações governamentais – que abundam na época – mas também nos jornais locais. Plano após plano, relatório após relatório, visita após visita, cada passo dado pelos gestores urbanos e suas hostes é publicado, analisado, discutido, criticado, questionado ou elogiado, suscitando opiniões, demandando-se e refutando-se argumentos e, de modo geral, produzindo amplo debate.

A abertura deste debate acerca da cidade foi responsável pela formação daquilo que,

62 LIMA, Maria Auxiliadora Barros Lima. **A Revolução de 1930 e o Movimento Operário em Pernambuco: Cooptação e Resistência**. Recife, 1987, Mestrado em História – UFPE-CFCH. p. 28.

63 COUCEIRO, Sylvia. Op. Cit. p. 21.

no dizer de Moreira⁶⁴, pode-se denominar uma “cultura urbanística”: estimulada pelas constantes discussões públicas, pelos seminários e exposições frequentes e impulsionada tanto pela fundação da Escola de Belas Artes em 1932 – que somou sua influência à Escola Livre de Engenharia, fundada em 1905 – quanto pelas visitas frequentes de urbanistas, engenheiros e arquitetos de renome nacional, tanto brasileiros quanto estrangeiros – tais como Nestor de Figueiredo, Saturnino de Brito, Atílio Correia Lima, Prestes Maia, Alfred Agache, Washington de Azevedo e Ulhôa Cintra – engendrou-se uma preocupação particular para com a questão urbana, a qual passava a transcender os limites usuais dos escritórios dos gestores e contaminava, através dos jornais, o restante da sociedade.

Na esteira dessa euforia intelectual em torno da questão urbana no Recife, entre o final dos anos vinte, ao longo dos anos trinta e até o início dos quarenta, floresceram duas ordens de enunciados sobre a cidade: por um lado, evidenciava-se o discurso técnico sobre a cidade, o qual, calcado no saber científico, manifestava-se nos diversos planos e projetos de remodelação urbana produzidos no período; por outro, vinham à tona os enunciados não especializados, manifestos nos editoriais, artigos de opinião e debates públicos nas páginas dos jornais, nos textos dos cronistas, e nas obras dos literatos. Todos, cada um a seu modo, procuravam estabelecer verdades sobre a cidade – o Recife do atraso, comum aos jornais, o Recife do futuro comum aos planos de remodelação, o Recife da meninice perdida na obra do escritor –, evocando nesse processo, ideais e imagens distintas de cidade e sociedade. Aqui priorizarei os embates entre os enunciados de ordem técnica sobre a cidade, abarcando os enunciados não especializados apenas na medida em que se refiram diretamente aos primeiros; desse modo, procuro traçar um quadro claro dos ideais de cidade e sociedade que permeavam os grupos engajados na discussão sobre a questão urbana.

2.9 – O Plano de Remodelação do Bairro de Santo Antônio: os debates e críticas públicas.

O ano de 1927 marca o início da euforia urbanística que tomaria conta da cidade do Recife nas duas décadas seguintes. Exageros à parte, fato é que em 1927 a Prefeitura

64 MOREIRA, Fernando Diniz. **Modernização e Modernidade: Desafios da Cidade Contemporânea**. IV Seminário de História da Cidade e Urbanismo. p. 777.

Municipal do Recife e a Companhia Constructora do Norte do Brasil (CCNB) fecharam um contrato, com vistas à produção e execução de um plano de remodelação para o bairro de Santo Antônio – então o centro financeiro, comercial e cultural da cidade.

Originalmente, a própria CCNB elaborou e apresentou um plano de reforma à prefeitura da cidade, mas este plano foi considerado por demais amplo e caro, estando muito além das possibilidades do orçamento municipal. Em contrapartida, a secção técnica da prefeitura da cidade do Recife, na figura do seu engenheiro chefe, Domingos Ferreira, apresentou um novo plano, próprio, à CCNB, como contraproposta. O plano elaborado por Domingos Ferreira foi aceito pela CCNB, e procedeu-se ao acordo⁶⁵.

No entanto, o acordo não passaria incólume pelo crivo do Jornal do Recife. Em editorial publicado semanas depois, o impresso criticaria o que considerava uma aura de segredo em torno do primeiro plano de reforma abandonado pela prefeitura. Aventa, sem apresentar qualquer evidência que fosse, diga-se, que a real razão para a mudança de planos estaria na insatisfação da Companhia Constructora do Norte do Brasil em relação às vantagens oferecidas pelo negócio; o editorial afirmava ainda que, *provavelmente*, a prefeitura teria então incluído dentre estas vantagens a alienação, em favor da CCNB, os terrenos do antigo, e à época subutilizado, Jardim 13 de Maio⁶⁶.

Em que pese não procurar embasar suas afirmações, ou talvez justamente por isso, o editorial do Jornal do Recife é interessante, pois sugere certa antipatia em relação a administração municipal – e mesmo certa rivalidade para com o Jornal A Província, o qual, em que pese dizer-se independente, adotava, abertamente, uma postura simpática tanto em relação à administração municipal quanto ao Partido Republicano, que na época correspondia à situação. Como se verá, a rivalidade entre os impressos não era uma novidade: ambos alfinetavam-se diuturnamente e sua rivalidade se acirraria nos anos seguintes.

A despeito das dúvidas acerca dos trâmites e dos bastidores do negócio, o acordo firmado entre as partes previa a abertura de quatro grandes avenidas, as quais cortariam o bairro de Santo Antônio em forma de leque. Além disso, previa também o alargamento e o alongamento de diversas ruas transversais e paralelas às referidas avenidas, assim como a construção de uma nova praça, a qual serviria de ponto de irradiação para as quatro novas

65 A Província. **Melhoramentos do Recife**. Recife, 10 de mar. de 1927, p.01. O editorial citado aqui consiste em uma recapitulação das discussões ocorridas.

66 Jornal do Recife. **Em torno de um contracto**. Recife, 11 de mar. de 1927, p. 01.

avenidas mencionadas anteriormente.

De acordo com primeiras prévias do plano de remodelação estabelecido no contrato entre a Prefeitura e a Companhia Construtora, a primeira destas quatro grandes avenidas deveria contar com 220 m de comprimento e 17 m de largura, devendo conectar a Praça da República a uma nova praça, à ser construída no Cais do Sol. A segunda avenida contaria com 330 m de comprimento e 20 m de largura, devendo conectar esta mesma praça nova à Rua do Imperador Pedro II, enquanto a terceira avenida, contando com 210 m de comprimento e 20 m de largura, conectaria a nova praça à atual Avenida Dantas Barreto – então Rua João do Rego. Por fim, a quarta avenida, contando com 112 m de comprimento e 17 m de largura, deveria completar o leque, conectando a nova praça à Rua do Caju. O contrato preconizava ainda uma série de intervenções pontuais, como o alargamento de ruas adjacentes e transversais às novas avenidas, a retificação do traçado e o calçamento de vias próximas e a remodelação de praças⁶⁷.

Em apoio à prefeitura, A Província publicava, na mesma edição, editorial elogioso sobre o projeto da administração municipal, chamando a atenção para os benefícios tanto de ordem paisagística quanto viária trazidos pela ambicionada remodelação: considerava que a abertura das grandes avenidas não só permitiria o melhor fluxo de pessoas e veículos, como também ordenaria esteticamente as ruas, ladeadas que seriam por modernos edifícios simétricos – uma ansiada contraposição ao percebido caos das casas, sobrados e lojas que compunham a paisagem do centro⁶⁸.

Dias depois da divulgação do acordo firmado entre a Prefeitura e a Companhia Constructora do Norte do Brasil, o Jornal do Recife publicou um editorial onde tecia duras críticas ao contrato.

De acordo com o Jornal do Recife, o contrato firmado pela Prefeitura da Cidade era exacerbadamente vantajoso para a Companhia, na medida em que lhe garantia concessões, reduções e isenções de impostos que permitiriam à empresa explorar a construção de novos prédios nas áreas a serem remodeladas por um custo baixíssimo. Criticava igualmente, e de modo mais contundente, o repasse direto do uso do terreno do Parque 13 de Maio à

67 Prefeitura da Cidade do Recife. O Bairro de Santo Antônio: a prefeitura vae remodelal-o – avenidas e uma praça: nota official. **A Província**. Recife, 20 de fev. de 1927, p.03.

68 A Província. **Melhoramentos na Capital**. Recife, 20 de fev. de 1927, p. 01.

Companhia Constructora como parte do negócio, argumentando que um bem público como a área do parque não poderia ser transferida desse modo à iniciativa privada. Além disso, o Jornal do Recife questionava ainda a própria lisura geral do contrato ao apontar a carência de qualquer concorrência pública a fim de selecionar a empresa a ser responsável pela execução das obras em Santo Antônio. Por fim, criticava ainda a prefeitura por não respeitar os devidos trâmites burocráticos, afirmando que a decisão da municipalidade não contava com a necessária rubrica do Conselho Municipal – algo que poderia, de acordo com o editorial, facilmente indispor os dois poderes⁶⁹.

Em nota de 23 de fevereiro, reproduzida n' A Província, a Prefeitura tentou rebater as críticas feitas pelo Jornal do Recife. Na nota oficial, a Prefeitura tentava garantir a lisura do contrato celebrado com a CCNB, afirmando que o mesmo teria sido já exaustivamente analisado a fim de se garantir não só sua legitimidade jurídica, mas para que também assegurasse-se que fosse de fato vantajoso economicamente para a municipalidade. Sobre a dispensa de uma concorrência pública, a nota oficial emitida pela Prefeitura da cidade do Recife defendia que se tratava de manobra de caráter perfeitamente legal, argumentando que as vantagens de tal acordo para a cidade – no caso, a remodelação de parte do bairro de Santo Antônio, com um reduzido ônus para o orçamento municipal – justificavam-na, à luz do Art. 4 das Disposições Gerais do Orçamento Municipal vigente⁷⁰.

Adicionalmente, dois dias depois, em 25 de fevereiro, o A Província demonstraria mais apoio à Prefeitura. Em uma extensa coluna, A Província argumentava que a prática da dispensa de concorrência pública adotada pela Prefeitura da cidade do Recife era lugar-comum na praxe administrativa, citando casos do tipo na capital federal e na cidade de São Paulo.

No entanto, o argumento de maior relevância elaborado pelo A Província, para os fins desta dissertação, está na defesa que o jornal faz acerca da necessidade urgente de se remodelar o bairro de Santo Antônio, contrapondo em seu enunciado imagens de um Recife velho, sujo e infecto – a cidade do atraso – àquelas de um Recife novo, limpo, belo e moderno

69 Jornal do Recife. **Melhoramentos na Cidade**. Recife, 23 de fev. de 1927, p. 03. O editorial em questão foi originalmente publicado pelo Jornal do Recife na sua edição vespertina do dia 22 de fevereiro de 1927, sendo reproduzido e ampliado na edição do dia seguinte, citada aqui.

70 Prefeitura da Cidade do Recife. O Remodelamento do Bairro de Santo Antônio. **A Província**. Recife, 23 de fev. de 1927, p. 03.

– a cidade do futuro – a ser erguida pela prefeitura. Primeiro, A Província sentenciava o velho casario do bairro:

Mais ainda do que os mocambos, a área que a Companhia Constructora do Norte do Brasil se propõe à remodelar (...) é uma grande mancha, a grande vergonha de nossa capital. A dois passos da principal praça e da principal artéria urbana de Recife se apertam algumas vielas sórdidas com um casario miserável que por uma simples medida de higiene já deveria ter sido interdita a tempos.

Em seguida, exaltava o projeto para o novo bairro de Santo Antônio, prometendo-o livre da sujeira, dos engarrafamentos e do casario que considerava decrépito; anunciava um novo Recife, amplo, belo, fluido – moderno:

A Companhia Constructora do Norte do Brasil se propôs (...) pôr abaixo a zona condenada para construir um bairro novo, de praças e avenidas modernas, que irão não só higienizar e embelezar a cidade, como resolver o problema do tráfego urbano, congestionado atualmente no estreito corredor que vai da Ponte Maurício de Nassau à da Boa Vista.⁷¹

À época, justamente por acumular os papéis denexo cultural, financeiro, comercial e administrativo municipal, para onde convergia a circulação local e por onde transitava a maior parte do fluxo de bens e pessoas da cidade, o bairro de Santo Antônio salta aos olhos dos gestores, planejadores e entusiastas da questão urbana como o grande problema da cidade do Recife. A julgar pelos enunciados na imprensa local – dos quais o trecho reproduzido anteriormente é apenas um dentre muitos – as vias sinuosas do centro da cidade, em larga medida desprovidas de calçamento, mal iluminadas – se muito – e sempre congestionadas pela mistura entre a multidão, bondes, carroças e automóveis, causavam desconforto tanto para aqueles que por ali circulavam quanto para aqueles que ruminavam sobre a urbanização do bairro. Desse modo, a relação entre esses fatores, contribuiria, em especial, a partir do fim dos anos 20, tanto para eleger a então considerada crise do sistema viário enquanto o problema principal a ser sanado pela administração municipal, quanto o bairro de Santo Antônio enquanto palco principal das análises, projetos e intervenções urbanísticas.

71 A Província. **Melhoramentos do Recife**. Recife, 25 de fev. de 1927, p. 03.

No entanto, em que pese as críticas feitas à natureza do contrato entre a prefeitura e a Companhia Construtora não terem sido capazes de impedir a sua homologação junto ao Conselho Municipal, o projeto de intervenção remodeladora ambicionado pela prefeitura voltaria a ser criticado – dessa vez, não mais apenas em termos jurídicos, mas sim também à luz da engenharia, da arquitetura e do urbanismo nascente.

A primeira crítica viria, contudo e novamente, de editorial publicado pelo Jornal do Recife. Nele, o jornal, além de lançar suspeitas sobre a legalidade do contrato firmado entre CCNB e a Prefeitura, criticava o projeto de Domingos Ferreira justamente por não aproveitar-se dos coletores de esgotamento sanitário já existentes, e, de modo geral subutilizar a rede sanitária projetada nos anos dez. Com base nessa inadequação entre o plano elaborado por Domingos Ferreira e a rede existente de esgotamento sanitário e pluvial, o editorial do Jornal do Recife apontava o fato de que o contrato firmado punha nas costas do Estado o fardo das obras de reconstrução do referido sistema de esgotos – um ônus que o editorial do Jornal do Recife considerava inaceitável⁷².

Cerca de cinco dias depois, uma segunda crítica somar-se-ia àquela feita pelo Jornal do Recife – sendo igualmente veiculada nas suas páginas matutinas. Esta segunda crítica ao plano elaborado por Domingos Ferreira viria do também engenheiro, e colega do Clube de Engenharia, Paulo Guedes – o qual trabalhara com Saturnino de Britto na execução do Plano de Saneamento de Recife entre 1911 e 1918 –; na contramão do Jornal do Recife, porém, a crítica de Guedes apresentaria um cunho mais técnico, por assim dizer, na medida em que tentava ancorar firmemente os seus argumentos no saber especializado da engenharia.

Comentando ter apreciado o plano de seu colega, Domingos Ferreira, graças a cópia enviada a ele por um amigo, o também engenheiro Eduardo de Moraes, Paulo Guedes dá o tom de sua crítica no segundo parágrafo, ao firmar-se logo enquanto profissional da área – deixando clara sua credencial oficial para a produção de análises e discursos sobre a cidade. Em seu artigo, Guedes retomava a crítica feita pelo editorial do Jornal do Recife, e dizia-se especialmente preocupado com o futuro das instalações do sistema de esgotamento que ajudara a construir⁷³.

O primeiro ponto digno de nota no enunciado de Guedes reside na separação que ele

72 Jornal do Recife. **Bairro de Santo Antonio**. Recife, 19 de mar. De 1927, p. 01.

73 GUEDES, Paulo. O bairro de Santo Antonio. **Jornal do Recife**. Recife, 22 de mar. de 1927, p. 02.

fez entre os enunciados especializados e os não-especializados sobre a cidade. Frisa que mesmo os “profissionais”⁷⁴ da área se engajaram no debate público acerca do projeto, e o disse com uma aparente surpresa – sugerindo que esse engajamento público por parte de especialistas não era prática corriqueira. De fato, pesquisas nos jornais da época – e um pouco anteriores – me sugerem que, se por um lado, os problemas urbanos são material de crítica corriqueira por parte da imprensa, por outro, a presença de especialistas discutindo projetos, ideais e práticas de planejamento urbano nas páginas da imprensa geral não era algo tão comum.

A despeito das incertezas sobre o comentário de Guedes, esse detalhe me parece importante pois sugere certa inflexão em curso na postura dos detentores oficiais do(s) saber(es) sobre a cidade, assim como, de uma transformação no status da questão urbana: aparentemente, ela começava a sair dos limites restritos dos escritórios de planejamento e dos clubes profissionais, inundando os espaços públicos – nesse caso a imprensa de massa, não especializada.

Neste mesmo artigo, Guedes também afirmava que, apesar do plano de Domingos Ferreira já ter sido alvo de amplo e público debate, sendo discutido inclusive por profissionais, ele não planejava discutir o trabalho do colega à luz da técnica e do saber urbanístico propriamente ditos. No entanto, na medida em que se desenvolve, o enunciado de Guedes vai se afirmando progressivamente à luz do saber científico, por meio de referências à detalhes técnicos. Numa aparente contradição, Guedes, que até então parecera preocupado em manter o debate acessível ao público não especializado, criticando o projeto de Ferreira em linhas mais gerais, mergulha de fato nas technicalidades da questão; primeiro, critica a falta de estudos prévios acerca do sistema de esgotamento sanitário por parte de Ferreira, antes da elaboração do seu plano de avenidas; em seguida, passa aos detalhes dos possíveis efeitos negativos da reforma sobre o sistema de esgotos:

Com tristeza profunda verifico, o projecto, alem de sacrificar longos trechos de collectores de manillas, inutilisa nessa zona uma grande extensão do collector geral. (...) Esse collector principal da rêde recebe na parte montante dos trechos

74 Uso aspas aqui pois, em que pese Guedes e outros engenheiros denominarem-se “profissionais”, a profissão de engenheiro – e a de arquiteto – só seriam oficialmente reconhecidas como tal bem depois, em 1934. Daqui por diante, usarei o termo que eles usam para denominar-se – profissionais, sem as aspas. Vide *Jornal do Recife. A regulamentação das profissões de architecto, engenheiro e agrimensor*. Recife, 22 de jun de 1934, p. 01.

condemned, o emissário do effluente do 5º Distrito da Bôa Vista, o qual por sua vez recebe a contribuição dos districto 6º, 6A e 9º. No cruzamento das ruas Florentinas e Bella, recebe um collector de 12" que traz parte do effluente do 3º Distrito do Recife. (...) A alteração, nessa parte da rêde, vai modificar traçados já estabelecidos de acordo com a topographia da cidade.⁷⁵

Ao sumarizar o funcionamento do sistema de esgotamento sanitário afetado pelo plano de avenidas de Ferreira, e ao procurar citar, inclusive, detalhes dos equipamentos que o formavam, logo após frisar que se furtaria a uma discussão mais técnica a respeito do saber urbanístico, o artigo de Guedes sugere que apesar de incipiente, já se manifesta uma separação conceitual entre os campos da engenharia, no qual ele parece postar-se firmemente, e o que ele denomina de “Technica Urbanística” – o saber urbanístico ainda em formação. Aparentemente, para Guedes a “technica urbanística” que preferia furtar-se a discutir compreendia o planejamento das vias e dos espaços que se articulavam às mesmas, enquanto a engenharia seria responsável pelos diversos sistemas – como o de esgotamento sanitário – que formariam a infraestrutura da cidade. Nesse sentido, Guedes não procurava furtar-se ao debate técnico, e sim apenas ao debate técnico *urbanístico* – estando disposto a discutir as technicalidades da engenharia sanitária que conhecia muito bem.

O destaque dado aqui à “technica urbanística” é especialmente importante. Como apontou Moreira, durante muito tempo a historiografia minimizou o impacto urbanístico das intervenções levadas a cabo durante a administração de Sérgio Loreto, tendo em vista a falta de um projeto amplo, que abarcasse a cidade como um todo. Apesar da falta de um projeto do tipo, e da manutenção do caráter pontual das obras realizadas na cidade mesmo após o término da administração de Loreto, é importante notar que ao menos o conceito de uma “técnica urbanística” em si mesma já se faz presente, dando conta do avançado estado de desenvolvimento dos saberes urbanísticos na esfera local: sim, a urbanização ainda se dava, como veremos, em migalhas, mas essa postura administrativa não nega a existência de uma percepção diferente acerca da urbanização; havia já uma noção de urbanismo propriamente dito em gestação⁷⁶.

Por fim, outro aspecto importante no enunciado de Guedes reside na defesa, ainda que

75 GUEDES, Paulo. Id. Ibidem. p. 02.

76 MOREIRA, Fernando Diniz. Op. Cit. pp. 127-129.

tímida, que o engenheiro fez acerca da área à ser remodelada pelo plano de avenidas de Domingos Ferreira. Ao contrário do ideal de reforma total e completa manifesto no plano de Ferreira – endossado pela prefeitura da cidade, para quem trabalhava e pelo Jornal A Província, o qual não lhe poupava elogios e justificativas – Guedes argumentava que a área – considerada por outrem como uma mancha no orgulho da capital – em verdade não demandava a demolição total que o plano da prefeitura lhe impunha; bastava-lhe, dizia o engenheiro, uma remodelação mais simples e localizada, sem o que considerava ser o exagero dos grandes alargamentos das vias e a extravagância da disposição destas em leque – como preconizava o plano de Ferreira. Nesse ponto surgia um elemento que, doravante, estaria presente na maioria dos enunciados – especialmente aqueles críticos as iniciativas de reforma urbana – acerca da urbanização do Recife: a necessidade de uma intervenção economicamente compatível com o orçamento, considerado exíguo, da municipalidade. Com base nisso, Guedes lamentava a perda de parte do sistema de esgotamento sanitário – e ironizava o que considerava espalhafato do plano de avenidas da prefeitura:

(...) seria mais aceitável, remodelar-se essa parte desse bairro obedecendo a um plano mais economico, sem o sacrificio de obras vultuosas, embora nesse plano não figurassem as vistosas avenidas em leque, muito bonitas no papel, mas que exigem muito dinheiro, elemento de que tanto carecemos para resolver problemas outros de inadiável urgência.⁷⁷

Nota-se outro aspecto interessante. O enunciado de Guedes acaba não só rebatendo o plano de Ferreira em termos relativamente técnicos, na medida em que menciona a falta de compatibilidade deste para com a infraestrutura sanitária existente, mas também parece repudiá-lo de modo pessoal; o tom de Guedes, e suas referências acerca das “belas avenidas” do plano de Domingos Ferreira, e de que seriam bonitas no papel, insinuam certa antipatia por parte dele em relação ao paradigma técnico no qual parece se fundamentar o autor do plano: em que pese engenheiro de formação, Domingos parece se nortear mais pelas diretrizes comuns à arquitetura modernista vigente, as quais priorizavam, na confecção do plano, a liberdade criativa e o senso estético como elementos organizadores do espaço, do que pelos preceitos da harmonia, simplicidade e baixo custo comuns à engenharia. Por fim, de modo

77 GUEDES, Paulo. Id. Ibidem. p. 02.

geral Guedes dá a impressão de que o trabalho de Domingos Ferreira é ingênuo, distante da realidade – a qual, tendo em vista suas constantes referências aos custos do projeto e ao escasso orçamento municipal, parece conhecer tão bem.

Em resposta ao artigo do engenheiro Paulo Guedes, Domingos Ferreira se defende, argumentando nas páginas d'A Província que não só a maior parte da rede de esgotamento sanitário seria aproveitada pelo seu plano de remodelação, como também a reforma do bairro propiciaria melhores condições para o funcionamento da mesma. De acordo com o engenheiro chefe da secção técnica da prefeitura o plano de avenidas encurtaria a distância à ser percorrida pelo referido coletor geral de esgotamento sanitário, facilitando o funcionamento do mesmo. Adicionalmente, Ferreira afirmava que o trecho do coletor a ser (re)construído era quase insignificante, não comprometendo o erário municipal nem o funcionamento do sistema como um todo:

Fica mantido, portanto, o trecho mais importante do collecter, aquelle que recebe o emissário do effluente do 5º distrito da Boa Vista (...) e o collecter que traz parte do effluente do 3º distrito de Recife. Onde está a impossibilidade de uma perfeita substituição?⁷⁸

Paralelamente, é interessante notar que o artigo de Domingos Ferreira não só faz a defesa de seu plano invocando aspectos mais técnicos a fim de apoiar suas decisões, como também critica a postura adotada por Guedes, afirmando que o mesmo decidira evitar comentários de ordem mais técnica – evitando também, considera Domingos Ferreira, uma discussão de cunho mais profissional. Nesse ponto, interessa notar que, a despeito do que dissera, Guedes, discutira technicalidades referentes ao sistema de esgotamento, furtando-se à discussão *urbanística* do plano de Ferreira. Nesse momento percebe-se que Ferreira, em que pese as afirmações de Guedes, e após respondê-lo nos termos da engenharia, convida-o para a discussão em termos *urbanísticos* propriamente ditos – algo que sugere mais uma vez a relativa consistência do saber urbanístico enquanto campo “técnico” já relativamente consistente:

(...) A imaginação fecunda de Paulo Guedes previo cousas terríveis: **um plano de**

78 FERREIRA, Domingos. Bairro de Santo Antonio. **A Província**. Recife, 24 de mar. de 1927, p. 01.

vistasas avenidas em leque, muito bonitas no papel, demolindo obras vultuosas, promovendo a ruína economica do Estado. (...) Volto o dr. Paulo Guedes fazendo **a crítica na parte relativa a technica urbanista**: faça-a positivando erros.⁷⁹ [grifos no original]

Nesse sentido, Ferreira se valeu do saber especializado, e, de modo mais preciso, do clamor à “técnica urbanista”, como um instrumento para tentar minar a legitimidade do enunciado de Paulo Guedes: face ao que considera falta de argumentos puramente técnicos, Ferreira classifica a crítica do colega de profissão como meramente alarmista e oposicionista – insinuando que a mesma não teria nenhuma base sólida sobre a qual se assentar.

Em resposta às críticas feitas por Domingos Ferreira, Paulo Guedes voltaria a carga nos dias seguintes, publicando extenso artigo nas páginas do Jornal do Recife – o qual seria dividido em quatro partes.

Na primeira delas, Guedes começa afirmando sua independência político-partidária, rebatendo as insinuações feitas por Ferreira, as quais sugeriam que as críticas “alarmistas” do colega teriam sua raiz em um suposto oposicionismo do engenheiro à corrente administração pública municipal do então prefeito Joaquim Pessoa Guerra.

Em seguida, Guedes vai além da crítica à incompatibilidade percebida por ele entre o plano de elaborado por Domingos Ferreira e a infraestrutura de esgotamento sanitário existente, sugerindo que ao trabalho do colega de profissão faltavam mesmo estudos aprofundados acerca da área a ser remodelada⁸⁰.

Desse modo, Paulo Guedes não só tentava reafirmar a legitimidade de seu enunciado ao postar-se sob a luz do saber e técnica urbanística, evocando para tanto as boas práticas profissionais que considerava ausentes no trabalho de Domingos Ferreira, como também, em paralelo, questionava a própria validade das credenciais profissionais de Domingos Ferreira – no caso sua experiência e eficiência propriamente técnica: retomando a discussão sobre o traçado da rede de esgotamento sanitário do bairro de Santo Antônio, argumentava que, ao contrário do que afirmava Ferreira, o zigue-zague característico da obra não se devia à topografia da área ou mesmo à disposição das construções lá existentes. Guedes afirmava que o traçado de Britto originava-se puramente em preceitos técnicos – sem, no entanto, revelar a

79 FERREIRA, Domingos. Id. Ibidem, p. 01.

80 GUEDES, Paulo. Bairro Santo Antonio – 1º. **Jornal do Recife**, 25 de mar. de 1927, p. 01.

natureza dos mesmos. Depois, concluía seu texto enfatizando a necessidade de uma integração harmônica entre a intervenção remodeladora e a infraestrutura urbana preexistente, descartando a possibilidade de uma abordagem de tábula rasa que parecia creditar ao plano de Domingos Ferreira. E finalizava:

(...) não é na commodidade de seu gabinete, armado dos petrechos de desenho, riscar à vontade na planta, linhas vistosas, sem ligar importância ao prejuízo resultante para as obras em funcionamento. (...) Qual o dever do profissional quando projecta? Seguir a orientação economica de accordo com o bom senso, ou planejar bonitas avenidas, sem olhar os prejuízos decorrentes?⁸¹

O final do trecho do artigo de Guedes reproduzido aqui é de especial importância pois, ao contrapor a noção de primazia da economia, da funcionalidade e da busca pela adequação e/ou articulação das iniciativas remodeladoras à infraestrutura pregressa à noção da primazia do senso estético e da abordagem da tábula rasa no planejamento de remodelações urbanas que parece nortear o trabalho de Domingos Ferreira, remete, precisamente, a um debate maior dentro da esfera do planejamento urbano internacional – o qual analisaremos detalhadamente mais adiante.

Na segunda parte de seu extenso artigo, Paulo Guedes voltaria novamente a afirmar a necessidade de se adequar, não só o plano elaborado por Domingos Ferreira, mas antes, qualquer futuro plano de remodelação urbana, à infraestrutura sanitária existente. Apesar de não detalhar os aspectos mais técnicos do trabalho realizado por Saturnino de Britto, ele enfatiza que a rede de esgotos e de abastecimento d'água existente fora construída com base em extensos estudos, sobretudo de ordem topográfica, a fim de se garantir o seu bom funcionamento. Destacava ainda que mesmo as menores alterações feitas na rede sanitária legada por Britto poderiam acarretar uma reação em cadeia que redundaria em prejuízos para a população e para os cofres da municipalidade.⁸²

Na terceira parte de seu artigo, ainda a fim de proteger o legado de Saturnino de Britto e os cofres da administração municipal, Guedes concentra suas críticas na suposta falta de estudos prévios por parte de Domingos Ferreira quando da elaboração de seu plano de

81 GUEDES, Paulo. Id. Ibidem. p. 01

82 GUEDES, Paulo. Bairro de Santo Antônio – 2º. **Jornal do Recife**, 26 de mar. de 1927, p. 01.

remodelação⁸³. Guedes prosseguia elencando as possíveis reverberações da inadequação do projeto de Domingos Ferreira à infraestrutura geral existente na secção do bairro de Santo Antônio à ser remodelada, afirmando que o plano de Ferreira inutilizaria centenas de metros de coletores do esgotamento sanitários de alvenaria, além outras centenas de metros de tubulações similares; contabilizava ainda as perdas que se originariam a partir da inutilização de parte das galerias pluviais, das tubulações de abastecimento d'água e gás – as quais teriam de ser reconstruídas pelo estado⁸⁴.

Além destes pontos, Guedes trazia ainda à baila um aspecto pouco mencionado nas discussões sobre a reforma do bairro, o qual lança luz sobre o estado fragilizado da própria indústria da construção civil no país naquela época: de acordo com o engenheiro, a fim de se reconstruir as instalações de esgotamento sanitário a ser inutilizadas pelo plano de avenidas, seria necessário adquirir-se materiais, ferramentas e utensílios não existentes no Brasil, e muitos deles, em falta mesmo no exterior⁸⁵ – um entrave ao plano que considerava insuperável.

Por fim, Guedes verbaliza um elemento que, a despeito da aparente contradição, parecia subjacente a todas as suas críticas: após elencar todas as suas críticas, classificava o plano de Domingos Ferreira como sendo “puramente acadêmico”⁸⁶.

Aqui, é interessante notar que, se por um lado, Paulo Guedes tenta, aparentemente, diminuir o plano de Domingos Ferreira se valendo da expressão “puramente acadêmico”, insinuando, portanto, que a academia – manifesta no direito, na literatura, na arquitetura, nas belas artes – então ocupava-se de trabalhos intelectuais sem aplicabilidade prática – o que, visto em perspectiva parece ecoar suas afirmações anteriores acerca do planejamento de gabinete e a desconexão entre o ideal de Ferreira e a realidade do canteiro de obras, por outro, ele valoriza sobremaneira o saber que governa a construção civil e, de modo mais geral, o planejamento urbano, ao ponto de reafirmar repetidas vezes suas credenciais e clamar por profissionalismo.

Digno de nota aqui, portanto, não é a apenas aparente contradição em seu enunciado,

83 GUEDES, Paulo. Bairro de Santo Antonio – 3°. **Jornal do Recife**, 27 de mar. de 1927, p. 01.

84 GUEDES, Paulo. Id. Ibidem. p. 01.

85 GUEDES, Paulo. Id. Ibidem. p. 01.

86 GUEDES, Paulo. Id. Ibidem. p.01.

ou mesmo a possível contraposição que ele teria feito entre saber e fazer, mas antes, a sua percepção de que a legitimidade de um enunciado sobre a cidade repousaria precisamente na confluência entre saber e fazer – o conhecimento técnico associado à prática cotidiana – em lugar do só saber que parece atribuir a Domingos Ferreira. Desse modo, Guedes excluía do debate sobre a cidade todos aqueles que não fossem dotados de experiência profissional.

Por fim, a contraposição pertinente aqui, aparentemente, repousaria entre o que Guedes considerava propriamente Acadêmico (saber) e Técnico (saber e fazer, entendido enquanto prática associada ao saber institucionalizado)⁸⁷.

Tal contraposição, entre um saber “puramente acadêmico” e o saber “profissional”, prático, testado pelas demandas da realidade no campo de trabalho não era uma novidade à época, mas sim, aparentemente, um aspecto recorrente nas discussões sobre o ensino, o saber e a vida profissional. Em pronunciamento na Câmara Federal acerca do projeto de se instituir o ensino técnico-profissional obrigatório no país, José Maria Bello, Deputado por Pernambuco, comentaria que “Não é nova nem brasileira a tendência de mal dizer da cultura clássica para elevar a chamada educação prática.”⁸⁸.

Para o Deputado, a ênfase exacerbada no ensino técnico-profissional às expensas do ensino “universitário”, derivava da ilusão de que o primeiro garantiria trabalho e renda ao aluno, enquanto o segundo resumir-se-ia à prática diletante. Bello apresentava diversos argumentos interessantes contra o projeto:

O Brasil tanto necessita de uma elite de technicos que saibam valorizar suas riquezas latentes, como de uma elite universitária, literária, filosófica e científica, cuja alta e nobre missão é ver justo e cujo papel, de alcance moral, que melhor se sente do que se define, é o de orientação suprema das ideias que a prática realisa. (...) Multiplicando-se as escolas profissionaes, tornando-se obrigatorio o ensino technico, competeria o Estado garantir a carreira de seus novos tutelados.

87 Cabe aqui uma clarificação: o “saber fazer” elaborado por Michel de Certeau se refere ao saber cotidiano, que passa além do crivo científico. O argumento de Paulo Guedes, acima, não parece clamar por uma prática dissociada da teoria – no caso, do saber institucionalizado – mas antes por uma teoria associada à prática. A questão é controversa, pois o enunciado de Guedes sugere que, apesar de seu caráter institucionalizado, o saber técnico desenvolver-se-ia a partir da prática cotidiana, no canteiro de obras. Para o conceito de Certeau, Vide CERTEAU, Michel. **A Invenção do Cotidiano: artes de fazer**. 3ª Edição. Editora Vozes. Petrópolis: 1998. Especialmente pp. 109-168.

88 BELLO, José Maria. Na Camara Federal: o ensino technico-profissional obrigatório. **A Província**, 06 de jul. de 1927, p. 01.

Resolveriam o problema brasileiro se amanhã, em vez de alguns milhares de bachareis, medicos ou engenheiros desocupados, engrossando a clientela dos políticos, tivéssemos as mesmas milhares de diplomados das escolas profissionaes? (...) A necessidade é a maior mostra da vida. No dia em que o grande desenvolvimento material do paiz exigir maior consumo de technicos elles surgirão naturalmente.”⁸⁹

Para os fins de nossa discussão, cabe apontar não só a aparentemente generalizada ovação pública ao ensino técnico-profissional, como também a classificação da engenharia por Bello como um saber científico e não exatamente técnico, relacionado ao ambiente universitário e à academia. Nesse sentido, o argumento posto por Bello se refere mais à contraposição entre a educação profissionalizante, voltada exclusivamente para o mercado de trabalho por meio de cursos técnicos, e a educação geral superior. No caso de Guedes, a contraposição parece ser de outra ordem: em seu texto, Paulo Guedes enfatizava a dimensão técnica, da engenharia, sendo justamente o seu caráter prático que o dissociaria da “academia” - o que não diminuiria seu status de curso superior. As recorrentes referências do engenheiro às “vastas avenidas” sugerem que a preponderância do elemento estético no plano de Ferreira fez Guedes tomá-lo por um produto mais próximo da arquitetura, associada às escolas de belas artes, do que da engenharia – considerada “técnica”.

Em resposta, Domingos Ferreira voltaria às páginas d'A Província, defendendo seu plano de remodelação para o Recife. No artigo publicado, Ferreira centrava sua crítica no que considerava ser o engessamento da cidade, manifesto no que considerava ser um apego exacerbado de Paulo Guedes a uma obra grandiosa – a rede de esgotamento sanitário e pluvial – que ajudara à erguer. Em que pese Domingos ainda voltar a afirmar que a reformulação por ele planejada descartaria apenas uma pequena parte da rede de esgotos, o engenheiro procura afirmar a necessidade de se remodelar a cidade a fim de se satisfazer as novas demandas que dela se fazem – como avenidas que comportassem o maior fluxo de trânsito. Em paralelo, o engenheiro também enfatizava a importância da estética urbana na remodelação da cidade, sendo a criação de uma paisagem monumental aspecto importante neste processo:

Os serviços de saneamento passariam na opinião interessante do sr. Paulo Guedes a

89 BELLO, José Maria. Na Camara Federal: o ensino tecnico-profissional obrigatório (continuação). **A Província**, 07 de jul. de 1927, p. 01.

ser um elemento perturbador da marcha evolutiva das cidades. As cidades antigas dotadas de serviços modernos de águas e exgottos ficariam estacionárias. Em Rio de Janeiro, São Paulo, Buenos Aires, Londres, nas grandes capitais enfim, o urbanismo não teria ingresso. (...) Agora mesmo Washington se prepara para ser a mais bella e rica cidade do mundo. Avenidas e parques serão rasgados em zonas de edificação densa. Edifícios públicos serão arrazados para dar lugar a magestosos palácios. Em summa, em obras merammente sumptuarias, será investida a altíssima soma de cento e cinquenta milhões de dólares. (...) As cidades têm que evoluir incessantemente e um collector de saneamento não poderá tolher sua expansão e progresso.⁹⁰

Nesse sentido, uma segunda dimensão nos embates pela cidade torna-se mais clara: a contraposição entre o enunciado que defende certa continuidade na forma, estrutura urbana e paisagem urbana, defendida por Guedes, e o enunciado que advoga a ruptura para com as mesmas; no primeiro caso, a continuidade fora alicerçada em argumentos majoritariamente econômicos destacando-se os altos custos das obras e a falta de materiais necessários como entraves a uma remodelação ampla da área central do Bairro de Santo Antônio. No segundo caso, a ruptura fora alicerçada no próprio paradigma teórico que então governava o planejamento, gestão e reforma urbana no exterior, remontando às remodelações totais do urbanismo europeu e norte-americano – como a Paris de Haussmann ou a Washington, Chicago, Detroit e Cleveland do City Beautiful Movement. Por hora, no entanto, cabe apenas frisar a existência de uma articulação maior entre os debates de cunho urbanístico que então se desdobravam em Recife e àqueles ocorrendo em âmbito internacional; voltarei à questão adiante.

Por fim, na quarta e última parte de seu extenso artigo, Guedes voltaria à defesa da continuidade no planejamento e intervenção urbana, conclamando à elaboração de um projeto de melhoramentos compatível com a rede sanitária existente, a qual deveria servir de linha mestra a guiar a criação e remodelação de espaços urbanos. Ecoava assim a postura adotada por Saturnino de Brito, anos antes, para quem a urbanização, e em especial, a abertura de novas frentes de ocupação do espaço deveriam ser delimitadas, em primeiro lugar pelo projeto sanitário da cidade. Dizia Guedes:

90 FERREIRA, Domingos. Bairro de Santo Antonio. **A Província**, 27 de mar. De 1927, p. 01.

A technica sanitaria, com intensa e proveitosa propaganda, vem desde longos annos mostrando a necessidade de serem os schemas das ruas traçados de accordo com a topographia das localidades e obedientes ao plano das rêdes de esgotos sanitarios e pluvaes.⁹¹

Em seguida, Guedes ainda ironizava a referência de Domingos Ferreira ao plano de Washington, afirmando que o engenheiro estava tão maravilhado com o plano da capital norte-americana que chegara a se esquecer da realidade econômica do Recife – na qual um esforço de remodelação por meio de uma demolição total de vastas áreas centrais não seria viável⁹².

Desse modo, Paulo Guedes voltava ao seu argumento principal, enfatizando mais uma vez que os planos de remodelação ampla e indiscriminada propostos por Domingos Ferreira, sacrificariam inútil e irremediavelmente não só uma importante obra de ordem infraestrutural – a rede de esgotamento sanitário – mas também, possivelmente, a própria cidade.

2.10 – A publicação do Plano de Remodelação de Domingos Ferreira.

Como vimos até aqui, a fim de superar tanto o problema da circulação quanto a proliferação de cortiços no centro da cidade, ainda em fevereiro de 1927, o prefeito da cidade do Recife, Joaquim Pessoa Guerra, engenheiro de formação, procurou a Companhia Constructora do Norte do Brasil (CCNB) com o intuito de elaborar um plano de remodelação para o bairro de Santo Antônio. No entanto, pouco tempo depois do fechamento do contrato entre a prefeitura da cidade e a CCNB, a secção técnica da Prefeitura da Cidade do Recife reviu o plano de remodelação originalmente elaborado pela Companhia Constructora do Norte do Brasil e, em face das críticas recebidas, apresentou um plano de melhoramentos alternativo.

A despeito das numerosas críticas recebidas e publicadas nas páginas dos jornais, tanto ao plano de remodelação em si quanto ao próprio contrato firmado entre a prefeitura da cidade do Recife e a Companhia Constructora do Norte do Brasil, o plano elaborado por Domingos Ferreira seguiu firme e forte. Em resposta aos críticos do projeto, ainda em Abril de 1927, a

91 GUEDES, Paulo. Bairro de Santo Antonio – IV. **Jornal do Recife**, 29 de mar. de 1927, p. 01.

92 Id. Ibidem. p. 01.

planta elaborada por Ferreira seria publicada no jornal A Província, em conjunto com uma descrição sumária do plano feita pelo próprio engenheiro chefe da secção técnica da prefeitura. Neste plano, a remodelação do bairro de Santo Antônio adquire três dimensões: “Remodelar o bairro de Santo Antonio não representa unicamente prepará-lo para receber novas construções. Ao lado do problema da higiene deve correr em paralelo o de circulação e estética.”⁹³

Nesse sentido, de acordo com Ferreira, não se tratava, portanto, de mera demolição. Tratava-se, antes de tudo, da elaboração de um ‘microsistema urbano’ coerente na área do bairro a ser remodelada, o qual articularia um conjunto infraestrutural (vias, esgotamento e abastecimento d’água), diretrizes de uso e circulação e harmonia estética.

De acordo com o plano de remodelação apresentado por Domingos Ferreira, o processo de descongestionamento do eixo central do bairro de Santo Antônio desdobrar-se-ia a partir do tripé formado pela reorganização do trânsito no local, pela abertura de novas vias e pelo alargamento e alongamento de vias preexistentes. Como colocou Ferreira, “o Problema do congestionamento só encontra duas soluções radicais. 1) Adaptação das vias públicas às futuras exigências do tráfego, isto é, o alargamento das ruas; 2) Desvio do Tráfego.”⁹⁴

A fim de promover tal reorganização geral da circulação no bairro de Santo Antônio, o plano de Domingos Ferreira propunha o desvio do tráfego no então chamado “corredor da cidade” – o qual era formado pelas ruas 1º de Março, pela Praça da Independência e pela antiga Rua Nova⁹⁵ – através de uma nova avenida, a qual ligaria a Praça da Independência à Praça do Sol⁹⁶. Tal avenida desembocaria numa nova ponte, à ser construída sobre o rio Capibaribe, a qual conectaria Santo Antônio ao bairro da Boa Vista – o que, esperava-se, aumentaria a fluidez do escoamento do tráfego de entrada e saída do centro da cidade. Visava-se com isso desafogar estas vias, para as quais convergia grande parte do tráfego municipal.

93 FERREIRA, Domingos. Bairro de Santo Antonio. **A Província**. Recife, 17 de abr. de 1927, p. 01.

94 Id. Ibidem. p. 01.

95 Originalmente, Rua Nova; nos anos 30, seria renomeada Rua João Pessoa, em homenagem ao governador paraibano assassinado em 26/07/1930; por fim, em 09/06/1937, a lei nº 33 rebatizaria a rua enquanto Rua Nova.

96 Entre a atual Avenida Guararapes com a ponte Duarte Coelho.

O bairro de Santo Antonio

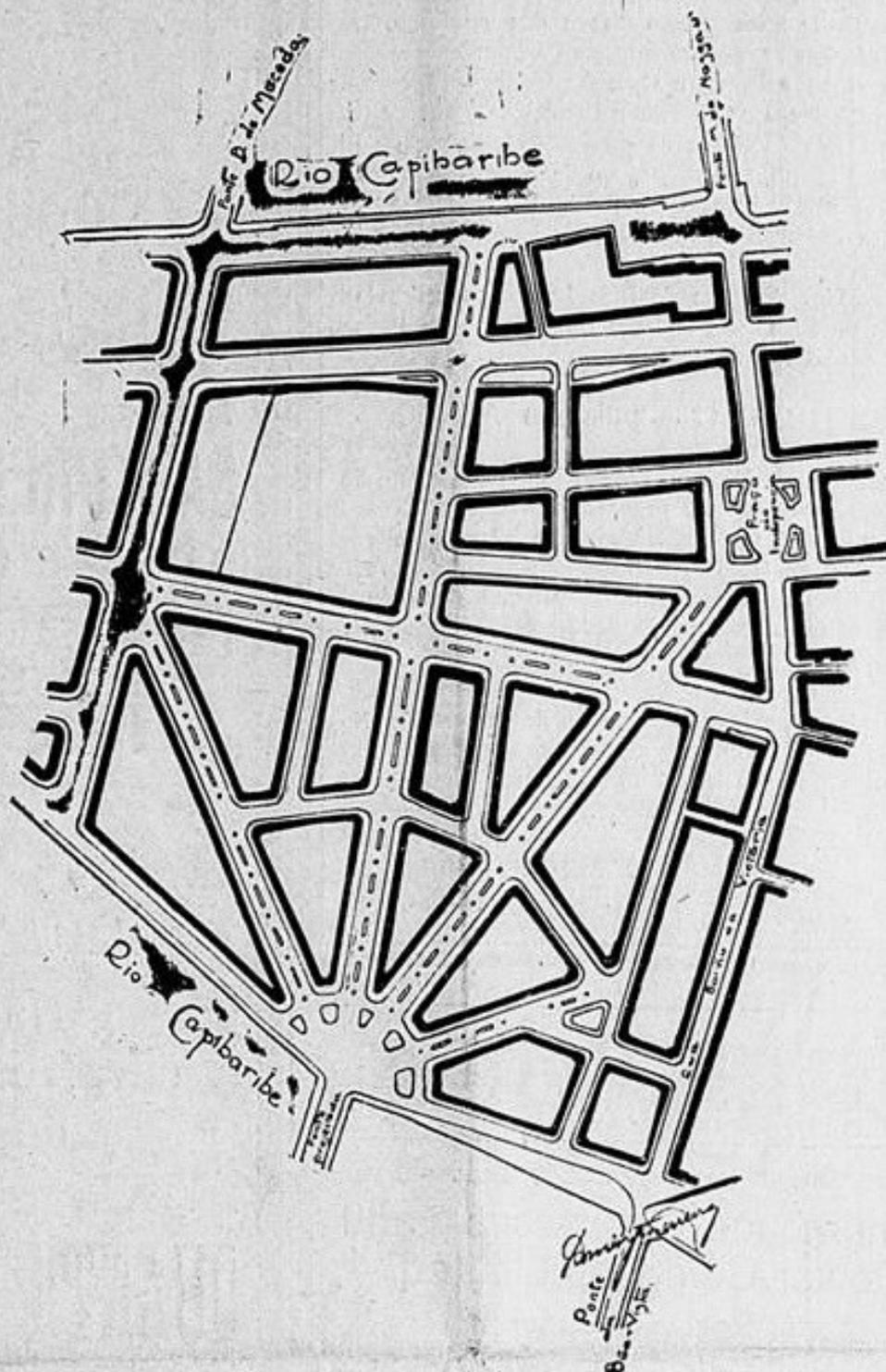


Figura I: Plano de Remodelação do Bairro de Santo Antônio

Fonte: A Província. **Bairro de Santo Antonio**. Recife, 17 de abr. de 1927, p. 01.

Três outras avenidas deveriam cruzar o bairro de Santo Antônio: uma ligaria o cais Martins de Barros ao cais do Sol⁹⁷, e consistiria mais no alargamento e prolongamento de ruas existentes. Outra se destinaria ao tráfego entre a Praça do Sol e a Praça da República, enquanto a última, conectando a Praça do Sol à Rua General Abreu e Lima, visava manter “(...) a harmonia do conjunto – questão de estética”⁹⁸.

Além disso, é igualmente importante ressaltar que, de acordo com Moreira, tal arranjo incorporou diversos elementos do urbanismo internacional, e em especial, francês, legado pelas reformas parisienses de meados do século XIX⁹⁹ - o que lança certa luz sobre a articulação intelectual entre o pensamento urbanístico nascente da cidade do Recife e o moderno – literal e figurativamente – planejamento urbano internacional.

Ainda de acordo com Moreira Diniz, as fortes influências do urbanismo haussmaniano podem ser percebidas no plano de remodelação elaborado por Domingos Ferreira graças ao uso que este faz tanto de um traçado clássico, combinando quadriculas, praças e uma *Étoile* – no caso uma junção de vias em forma estelar –, quanto da ênfase dada pelo engenheiro aos elementos cênicos, ao desenho e, de modo geral, a composição da paisagem¹⁰⁰.

No mais, o plano de remodelação publicado por Domingos Ferreira revisava alguns aspectos do plano urbanístico anteriormente apresentado pela Companhia Constructora do Norte do Brasil. Tais revisões incidiram majoritariamente sobre a articulação entre o traçado das vias e a infraestrutura de esgotamento sanitário existente em vista das críticas recebidas.

A título de conclusão, cabe ainda destacar um aspecto extremamente importante acerca dos debates então em curso – a saber: o próprio fato do plano de Domingos Ferreira ter sido publicado na imprensa de massa. Somada aos artigos de opinião, notícias e editoriais relativos

97 Refere-se, respectivamente, à atual Avenida Martins de Barros e à atual Rua do Sol. A primeira circunda a face oeste do bairro de Santo Antonio, de frente ao antigo bairro de Recife – atual Recife Antigo. A segunda circunda a face Leste do bairro de Santo Antonio, de frente à Boa Vista – especialmente na altura da atual Avenida Conde da Boa Vista.

98 FERREIRA, Domingos. Op. Cit. p. 01

99 Reformas comissionadas por Napoleão III e executadas, entre 1853 e 1870 pelo Barão Georges-Eugène Haussman – então prefeito do departamento do Sena, em Paris.

100 MOREIRA, Fernando Diniz. A aventura do urbanismo moderno na cidade do Recife (1900 – 1965). In LEME, Maria Cristina da Silva (org). **O Urbanismo no Brasil (1895 – 1965)**. p. 149.

aos mais diversos aspectos da urbanidade – o planejamento, a reforma, manutenção, o funcionamento e os ideais de cidade – que pouco a pouco avolumavam-se nas páginas dos jornais locais, a publicação da planta do projeto de remodelação do bairro de Santo Antônio, acompanhada ainda pelo comentário explicativo do autor da mesma, sugere que a questão urbana começava a transbordar os limites estreitos dos gabinetes dos gestores da cidade e dos clubes de profissionais especialistas no assunto, ganhando fôlego no seio das publicações não especializadas. A cidade, e a questão da cidade, já desponta na ágora; no debate público acerca de seus rumos.

Em decorrência da abertura do debate sobre a cidade à população em geral, por meio dos jornais, vemos um desdobramento igualmente importante: se antes os enunciados dos gestores, técnicos e intelectuais – engenheiros, arquitetos e depois urbanistas – sobre a cidade consubstanciava-se nos planos, nos estudos, nas análises, nos relatórios e artigos técnicos e científicos propriamente ditos, agora acompanhavam este discurso de cunho especialmente técnico, hermético em relação ao homem comum, explicações mais detalhadas e argumentos construídos em termos menos especializados; a crítica e a defesa pública do(s) plano(s) de intervenção urbanística acabariam por se tornar uma segunda camada discursiva, a qual iria complementar àquela de ordem propriamente científica, técnica, manifesta nas plantas e planos usualmente relegados às páginas dos boletins técnicos e revistas profissionais, resultando na ampliação potencial da diversidade de vozes produzindo enunciados sobre a cidade.

2.11 – Por uma “ciencia das cidades”: José Estelita e a defesa do moderno Urbanismo.

Cerca de duas semanas após a publicação do plano de remodelação de autoria de Domingos Ferreira, as páginas d'A Província publicariam novo artigo sobre assunto, escrito a título de carta aberta ao engenheiro chefe da secção técnica da prefeitura da cidade pelo seu colega de profissão, o também engenheiro José Estelita.

Engenheiro de formação e profissão, Estelita, o qual já havia publicado artigos de opinião relativos à questões urbanas no próprio A Província, se dizia entusiasmado pelos debates públicos em curso, os quais elogiava enfaticamente tendo em vista os dividendos positivos oriundos dos mesmos para os profissionais da área.

O primeiro ponto interessante abordado por Estelita na carta aberta enviada por ele à

Província reside na ênfase que deu, logo em seus primeiros parágrafos, à relevância do saber propriamente urbanístico no planejamento, intervenção e gestão da cidade. Afirmava o saber urbanístico enquanto um saber particular que, em que pese correlato a outros saberes técnicos igualmente relacionados à cidade, como a engenharia e a arquitetura, seria dotado de escopo muito mais amplo, tendo na cidade como um todo o seu objeto maior de análise e ação. Ao contrário da engenharia, não resumir-se-ia à elaboração e construção de equipamentos urbanos; ao contrário da arquitetura, não englobaria apenas a elaboração e disposição de edifícios e espaços urbanos; devotado que era à articulação geral das mais distintas facetas da experiência urbana, ocupar-se-ia, antes, da elaboração, reforma e manutenção do bom funcionamento da máquina urbana em sua totalidade. Referindo-se ao plano de Ferreira, diz Estelita:

(...) o seu postal (...) denota haver em Recife, onde infelizmente muito se fala e pouco ou nada se estuda e age, quem já encare as questões das reformas urbanas sob um ponto de vista mais elevado, não importando as hostilidades de um meio como o nosso, acanhado de sobra para proporcionar estímulo a um engenheiro moço, inteligente, que se procure mover com o fito nobilíssimo de mostrar à collectividade a existência objectiva de uma **Sciencia das Cidades**.¹⁰¹ [grifo no original]

O segundo ponto importante abordado por Estelita em sua carta, referia-se à própria natureza do saber urbanístico: aparentemente referindo-se às críticas ao plano de Ferreira publicadas anteriormente, as quais, de modo velado pareciam questionar a própria validade do paradigma modernista, calcado na confluência entre senso estético e técnica construtiva, adotado por Domingos, o engenheiro José Estelita elogiava a abordagem teórico-metodológica do colega, afirmando que, ao contrário do que dissera Guedes, seria sim possível conciliar-se “a sciencia, a arte e os interesses das finanças na elaboração de um plano parcial ou geral urbano”; para Estelita, mas do que possível, era essa, em verdade, a essência do planejamento urbano: conciliar a resolução de problemas estéticos – como o embelezamento das áreas livres – e práticos – como os congestionamentos e a insalubridade – para o desenvolvimento saudável da urbe. Frisava ainda que, desse modo era o moderno urbanismo, em última análise, uma ciência de coordenação, que articularia a preocupação em

101 ESTELITA, José. Bairro de Santo Antonio – carta aberta (Ao distinto collega, Domingos Ferreira). **A Província**. Recife, 01 de jun. de 1927, p. 03.

relação ao conforto e à saúde da população à eficiência de seus sistemas – como o transporte, o tráfego, o abastecimento d'água e afins¹⁰².

O terceiro ponto abordado por José Estelita em sua carta aberta residiria na crítica veemente que fazia a um problema antigo que, argumenta, há muito eivava a engenharia local, e sobre o qual já escrevera anteriormente: a falta de planejamento, de continuidade e de senso de conjunto nas obras realizadas, além da improvisação na sua execução:

Não se pode contestar que o Brasil seja o paiz do mundo que mais amplos prejuizos tem acarretado em virtude do espirito de improvisação dos seus technicos e engenheiros, pelo facto do executar-se de afogadilho, num anno, obras que mereceriam muitas vezes o esforço lento e continuado de um lustro inteiro. (...) O que se faz preciso é iniciar as obras immediatamente e depois dellas começadas impõem-se sua conclusão de qualquer modo, porque, dizem os improvisadores, **no fim dá certo**. (...) Realmente, no fim tem que dar certo, mas com o sacrificio quasi sempre da salubridade, da segurança, do conforto, da esthetica e do encanto da cidade, sem contar além disso que o resultado será obtido com um augmento de despesas considerável.¹⁰³ [grifo no original]

Posteriormente, ainda enquanto tratava dos males da profissão no país, Estelita vai além, e debitava na conta dos engenheiros mais velhos o que considerara como o vício da improvisação; fazendo um contraponto simbólico entre saberes e práticas que considerava obsoletas e ineficientes e àquelas tidas por ele enquanto modernas e eficientes, Estelita afirma que, em que pese os velhos profissionais poderem prover ao campo da engenharia bons conselhos, fruto de sua experiência prática, são os novos profissionais, imbuídos que seriam dos preceitos mais avançados do moderno saber urbanístico, a esperança de salvação para o bom planejamento, reforma e ampliação das cidades:

Qual o engenheiro capaz de negar que muitas **realizações** em quasi todo o paiz tem como contribuição, em nome da technica, o improviso? Quem se levanta para contestar essa verdade inelutável? (...) Reagir é o que se faz preciso, e com audácia, perseverança e intelligencia. (...) Nunca esperar muito pelos mais velhos, porque

102 Id. Ibidem, p. 03.

103 Id. Ibidem, p. 03.

nem sempre os seus conselhos profissionais que nos são tão úteis pelo **saber da experiência feita** nos podem aproveitar nessa emergência. [grifo no original]

É interessante notar aqui um segundo contraponto feito por Estelita: o da oposição entre o saber calcado na experiência prática e o saber de cunho acadêmico. Publicado cerca de dois meses depois do artigo em que o engenheiro Paulo Guedes classificara o projeto de Domingos Ferreira enquanto “puramente acadêmico”, o texto de Estelita me parece não só uma resposta velada aos argumentos levantados por ele, como também um questionamento acerca de suas próprias credenciais. A intenção real do autor é, obviamente, obscura, mas é interessante notar estes possíveis pontos de contato entre os textos de ambos.

De qualquer modo, no caso desta contraposição feita por Estelita entre o saber da ciência estudada e o saber da experiência feita parece, ao menos a primeira vista, ser passível de uma interpretação baseada no conceito de saber-fazer propriamente dito, tal qual elaborado por Certeau. Aparentemente Estelita sugeria que engenheiros de profissão, cujo saber advinha originalmente do saber técnico, institucionalizado, aprendido ao longo do período de estudo nas escolas de engenharia, no decurso de sua vida profissional acabariam por adotar práticas desaconselháveis à luz da ciência, as quais manifestavam-se no repetido recurso à improvisação ao longo da execução das obras. Recorreriam a esse expediente, segundo Estelita, por falta de um planejamento e de uma análise científica mais aprofundada acerca das obras à que se lançavam, o que, portanto, se desdobrava na elaboração de soluções pontuais para os problemas à medida que eles surgiam. Para tanto, buscavam no seu rol de saberes informais, calcados na sua própria experiência cotidiana a saída para os imprevistos.

Nesse sentido, seguindo esta abordagem próxima de Certeau, poder-se-ia dizer, a partir do relato de Estelita, que em que pese a formação inicial destes engenheiros ser herdeira do saber científico, o seu desenvolvimento profissional se dava para além dos muros da técnica; desenvolvia-se, em larga medida, de modo artesanal, por assim dizer, e cotidiano, a partir da experiência prática, da memória e das trocas no lugar de trabalho. Tal abordagem daria conta de um embate velado, cotidiano, entre o conhecimento sancionado pela academia – o saber técnico – e o conhecimento da vida cotidiana, aprendido e desenvolvido a partir das práticas no canteiro de obras.

O último ponto interessante da carta aberta de José Estelita reside no clamor que faz tanto por um plano geral de desenvolvimento e expansão para a cidade do Recife quanto pela adoção do critério de continuidade do planejamento e intervenção urbanística ao longo de

diversas administrações:

Almejo com todas as forças do meu coração constituirá o seu curioso projeto do bairro de Santo Antonio, no governo já por tantos títulos promissor do dr. Estácio Coimbra¹⁰⁴, os pródromos de um plano geral de desenvolvimento de Recife, para ser executado em administrações sucessivas, e no qual os vários e complexos problemas relativos a sua expansão sejam tratados com critério científico, amor profissional e carinho, atendendo-se a que o não encarar o **conjuncto** nas questões de Urbanismo é negar por completo a sua verdadeira finalidade que consiste em **estudar o todo para a perfeita harmonia de suas partes**. Não consiste noutra cousa o Urbanismo na sua essência.¹⁰⁵ [grifo no original]

Nesse ponto, Estelita se diferencia dos demais, ao afirmar claramente o Urbanismo enquanto ciência a parte, destacando também o caráter contínuo do planejamento e o de longo prazo das intervenções.

2.12 – Conclusões preliminares.

Como vimos, o crescimento das cidades ao longo da segunda metade do século XIX, e em especial, a partir dos primeiros anos do século XX, somados à incapacidade da infraestrutura urbana existente em suprir as novas demandas e ao aumento da relevância política, econômica e cultural dos centros urbanos contribuiu para tornar a urbanização uma questão importante à ser debatida. Reforma, intervenção e, de modo geral, planejamento entram para a ordem do dia.

O primeiro ponto importante reside na intensificação dos debates públicos sobre a cidade. Em que pese questões de infraestrutura e mesmo planejamento já não resumirem-se às páginas dos periódicos especializados, fazendo já à época parte do noticiário cotidiano nos grandes jornais, e até mesmo um ou outro artigo de opinião acerca do assunto despontar, esporadicamente nas páginas da imprensa geral, no final dos anos vinte e começo dos anos trinta vimos, na cidade do Recife em especial, e em outras capitais em grau variável, a

104 Estelita refere-se aqui ao governador Estácio Coimbra, eleito pelo PR; Coimbra ocupara o cargo entre os anos de 1926 e 1930, sendo deposto no decurso da Revolução de trinta.

105 ESTELITA, José. Op. Cit. p. 03.

proliferação das discussões sobre os rumos propriamente ditos da cidade.

Planos, plantas, comentários, explicações e argumentos dos profissionais da área – engenheiros, arquitetos e urbanistas – somam-se aos editoriais, às cartas abertas e, de modo geral, aos artigos de opinião produzidos por indivíduos que, mesmo desprovidos das credenciais legitimadoras do discurso sobre a cidade, asseguradas pelo saber institucionalizado, formal, se fazem ouvir nos debates públicos. Nos últimos anos da década de vinte, cronistas, jornalistas, advogados, professores e toda sorte de indivíduos interessados nos rumos da urbanização se fazem ouvir no debate público sobre a reforma urbana no Recife, seja clamando por um sistema de arborização completo, seja elogiando os parques em construção, ou ainda criticando o serviço de abastecimento d'água e de esgotamento sanitário e pluvial, além de apontar o que era considerado como estado abjeto do casario nos bairros centrais.

Tão importante quanto a crítica ao que é percebido enquanto problemático, porém, é a paralela manifestação de ideais de cidade, representadas pelos elogios dos cronistas à beleza e monumentalidade da capital francesa, da limpeza, organização e beleza dos parques norte-americanos, e também das reformas urbanísticas no Rio de Janeiro. Nesse sentido vimos que, naquele momento, os discursos sobre a cidade deixavam o conforto dos gabinetes dos planejadores e as salas dos clubes profissionais para trás, indo à rua.

O segundo ponto digno de nota reside, na autoafirmação empreendida pelos profissionais da área – na época, os engenheiros e arquitetos – como autoridade maior no que se refere aos rumos da urbanização no Recife. Não que sua legitimidade fosse antes questionada – suas credenciais tinham tanto no saber institucionalizado quanto na experiência profissional, uma base sólida.

Em meio à abertura dos debates sobre a cidade ao público geral, o simples fato dos profissionais da área se manifestarem, reclamando a sua posição de autoridade repetidas vezes – os inúmeros clamores ao “profissionalismo” e à “técnica” –, traçava uma linha que então separaria de modo claro aqueles capazes de produzir verdades sobre a cidade e aqueles cuja contribuição iria resumir-se à opinião – interessante contribuição, sim, mas antes de tudo, opinião. Tratava-se não apenas de ponto importante no processo de autoafirmação de um grupo, diverso é verdade, de profissionais, especialistas, estudiosos, mas da autoafirmação de todo um campo do saber – a nascente “sciencia urbana”, ainda germinando da engenharia e arquitetura – e de um objeto de estudo, análise e intervenção – a cidade.

O terceiro ponto digno de nota reside nos embates dentro desse mesmo grupo profissional que então se afirmava. É possível notar três discursos interessantes sobre os rumos ideais para a urbanização da cidade.

Por um lado, manifesto no plano e nos argumentos de Domingos Ferreira, vemos os ecos tanto do urbanismo francês quanto norte-americano. O traçado monumental do plano de Ferreira, com suas avenidas amplas e dispostas em leque, assim como a própria preponderância do elemento estético no mesmo, aproxima o engenheiro chefe da secção técnica da prefeitura da cidade de Recife ao paradigma urbanístico francês, remontando não só às reformas urbanas na Paris de Haussmann, mas também aos ideais urbanísticos traçados por Le Corbusier¹⁰⁶ – como veremos a seguir. De modo análogo, suas referências elogiosas às reformas urbanas realizadas em Washington, e em especial a ênfase ao caráter estético das intervenções embelezadoras então em curso na capital federal norte-americana, sugerem igualmente certa aproximação de Ferreira para com o City Beautiful Movement que então lá se desdobrava¹⁰⁷.

Em relação ao City Beautiful Movement, de acordo com Peterson¹⁰⁸, o dito movimento deveria, antes de tudo, ser entendido não enquanto mero capítulo na história da arquitetura e do planejamento urbano norte-americano, mas sim enquanto um movimento intelectual articulado em respostas às tensões e anseios populares que permeavam as metrópoles estadunidenses na virada do século XIX ao século XX; tais tensões decorriam tanto da depressão econômica enfrentada na década de 1890¹⁰⁹ quanto da ascensão da cidade industrial – impessoal, insalubre – nos EUA. A articulação entre ambos fatores – depressão econômica e inchamento urbano – contribuiria para a consolidação da percepção de que o futuro dos

106 Charles-Édouard Jeanneret-Gris, “Le Corbusier”, fora um franco-suíço arquiteto e urbanista, pioneiro da Arquitetura Moderna e membro fundador do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna.

107 VILLAÇA argumenta que os planos de embelezamento urbano comuns às reformas urbanas brasileiras até por volta dos anos trinta/quarenta respondem apenas aos interesses das elites locais. Tais reformas estéticas mascarariam um agressivo processo de gentrificação dos bairros centrais. Vide VILLAÇA, Flavio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DÉAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (orgs). **O processo de urbanização no Brasil**. 2ª Edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

108 PETERSON, Jon A. **The Birth of City Planning in the United States, 1840 – 1917**. USA: John Hopkins University Press, 2003, pp. 98-99.

109 Para uma análise aprofundada acerca da depressão de 1890 e o “Pânico de 1893”, vide STEEPLES, Douglas; WHITTEN, David O. **Democracy in Desperation: the depression of 1893**. USA: Greenwood Press, 1998.

Estados Unidos residia no ambiente urbano, o que, por sua vez, demandaria amplas reformas infraestruturais e remodelações estéticas a fim tanto de prover às cidades americanas os instrumentos para satisfazer as novas necessidades impostas por essa transformação sociocultural e econômica quanto sanar os males da cidade industrial – uma percepção da questão urbana que é bastante similar àquela expressa nos debates acerca da urbanização brasileira.

Inicialmente, o City Beautiful Movement floresceria enquanto iniciativas isoladas de embelezamento, levadas a cabo pela municipalidade, desprovidas de articulações mais amplas e usualmente restringidas pelos orçamentos locais. Ao longo dos primeiros anos do século XX, porém, a ideia de embelezamento urbano se espalharia pelo país, desdobrando-se nas intervenções de embelezamento urbano em Chicago, Denver, Detroit, Cleveland e Washington. De modo geral, O City Beautiful Movement advogava o ideal de beleza urbana – manifesta na monumentalidade das avenidas, parques, jardins e edifícios públicos e privados – como instrumento de estímulo aos altos valores morais e ao orgulho cívico, buscando não só maravilhar mas também inspirar a sociedade.¹¹⁰

Característica, em maior ou menor grau, destes paradigmas – o francês, e de modo geral, o da arquitetura moderna, e o norte-americano – é não só a preponderância do elemento cênico no plano de remodelação, como também a noção de tábula rasa, onde o plano tem mais proeminência sobre a cidade real do que o inverso: projeta-se sem o menor pudor de botar abaixo a malha urbana existente – ou ao menos àquela que não se adéque à visão do planejador. Tal abordagem deriva, mais uma vez, da ascensão da cidade industrial tanto no ocidente europeu quanto na América do norte. Como colocaram Hall¹¹¹ e Mumford¹¹², o moderno urbanismo consolidara-se, em seus primeiros anos, como resposta à hecatombe urbana manifesta na metrópole industrial inchada, violenta, insalubre e desordenada, característica do final do século XIX e início do século XX.

Em que pese erigida em torno da mina, da fábrica e da ferrovia, em um contexto

110 GALE, Dennis E. City Beautiful Movement. In: SENNOT, Stephen R. **Encyclopedia of 20th-Century Architecture**. Nova Iorque: Fitzroy Dearborn, 2004, pp. 263-264.

111 Para uma análise mais aprofundada acerca dos primeiros anos do planejamento urbano internacional vide HALL, Peter Geoffrey. **Cities of Tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century**. Cambridge: Basil Blackwell Inc., 1998.

112 MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. Tradução: Neil R. da Silva. 5ª Edição. São Paulo: Martins Fontes, 2008. p. 532.

específico, a degradada metrópole industrial vitoriana inglesa – inovação da Revolução Industrial – não seria, pois, monopólio britânico; serviria de arquétipo para o mundo urbano ocidental, onde grassariam mazelas similares. Dentro desse contexto, a derrubada da malha urbana percebida como infecta, feia, ineficiente, e de modo geral indesejável, é muitas vezes vista enquanto serviço de saúde pública. Tal percepção também se manifestaria aqui, tendo no mocambo, nos cortiços, no casario antigo e nas ruas sujas e apertadas do centro do Recife o seu duplo de cidade industrial:

Os mucambos são edificados em lugares húmidos, aterrados quase sempre com lixo e cercados de pântanos e alagadiços, invadindo as águas das grandes marés o interior delles. Seu material de construção é composto de latas velhas ou pedaços de caixões para as paredes e capim, palha ou folhas de zinco para cobertura. O chão não tem revestimento algum e a divisão interna, quando existe, é a seguinte: uma sala de frente, uma alcova sem ar e sem luz onde dormem amontoados três e mais pessoas, uma sala de jantar e ao mesmo tempo cozinha, e, num pequeno pátio posterior, uma fossa fixa constituída por um barril enterrado no solo. Isto nos mucambos que as possuem, porque em muitos os despejos são feitos na maré que passa perto ou encostada à habitação. (...) [são] um amontoado de heresias sanitárias mesmo aos mais comesinhos princípios de hygiene¹¹³

Desse modo, é interessante notar a profunda similaridade entre os debates, as reformas e, de modo geral a abordagem urbanística proposta no Recife do final dos anos vinte ao contexto do planejamento urbano internacional: em meio ao percebido caos e decadência urbana, surgem enunciados em defesa da remodelação incondicional das áreas indesejáveis da cidade, à fim de sanar a urbe doente, substituindo o antigo, tido na conta de ineficiente e obsoleto, pelo novo – *moderno*.¹¹⁴ A articulação entre a percepção das mazelas da cidade moderna em âmbito nacional àquela em âmbito internacional, porém, manifestar-se-ia não nos enunciados sobre elas, mas naqueles propondo a melhor solução: é ao bota-abaixo hausmaniano novescentista a que recorre Domingos Ferreira, enquanto Estelita vê no

113 FREITAS, Octavio. Importância do Registro Sanitário das Habitações como Instrumento de Defesa Hygienica nas Collectividades. In **Annaes do 1º Congresso Médico de Pernambuco**, 1904, p.54.

114 Para uma descrição mais ampla acerca das principais correntes do pensamento urbanístico, assim como da transição entre o “pré-urbanismo idealista” do século XIX e o “urbanismo científico” de fins do século XIX e começo do século XX, vide CHOAY, Françoise. **O Urbanismo: utopias e realidade – uma antologia**. Tradução: Dafne Nascimento Redrigues. São Paulo: Editora Perspectiva, 2010.

urbanismo norte-americano os instrumentos – como o zoneamento – para a superação dos problemas locais.

Por outro lado, vemos o discurso prático, econômico, pouco afeito à demolição generalizada e aos gastos exorbitantes. Afirmando alicerçar-se nas práticas, problemas e idiossincrasias do canteiro de obras real, lidando com orçamentos exíguos reais, sofrendo com a falta real de materiais e pessoal, esse discurso característico da engenharia vai propor a continuidade na remodelação urbana, adequando ampliações e reformas a infraestrutura existente. Aqui a situação, de certo modo, se inverte: o plano deve se adequar a cidade real – e ao seu orçamento.

A oposição entre estes dois vieses não era nova. Fazia parte do eterno debate entre engenheiros e arquitetos sobre como abordar o planejamento e as reformas urbanas. Le Corbusier discutia a questão, colocando a divergência nos seguintes termos:

The engineer, inspired by the law of Economy and guided by calculations, put us in accord with universal laws. He attains Harmony. The architect, through the ordonnance of forms, realizes an order that is a pure creation of his mind; through forms he affects our senses intensely, provoking plastic emotions; through the relationships that he creates, he stirs in us deep resonances, he gives us the measure of an order that we sense to be in accord with that of the world, he determines the diverse movements of our minds and our hearts; it is then that we experience beauty.¹¹⁵

Nesse sentido, fica clara a oposição fundamental entre os paradigmas da engenharia e da arquitetura que parecem manifestos no debate local entre Paulo Guedes e Domingos Ferreira: enquanto o primeiro primava pela economia e harmonia no plano de reforma, dando ênfase a necessidade de se articulá-lo à infraestrutura existente, o segundo prefere abordar a questão a partir da noção de tábula rasa, projetando sobre o espaço real sua cidade ideal. No primeiro caso, busca-se a eficiência – manifesta na harmonia das partes (as obras); no segundo caso, busca-se a inspiração e o estímulo sensorial – manifesto na preponderância do elemento cênico, e de modo geral, do aspecto estético da obra.

O quarto ponto de destaque refere-se à legitimidade dos discursos sobre a cidade. Se

115 LE CORBUSIER. **Toward an Architecture**. Tradução: John Goodman. Los Angeles: Getty Research Institute, 2007, p. 85.

por um lado era ponto pacífico a necessidade de credenciais calcadas no saber institucionalizado – os cursos de engenharia e arquitetura – vê-se a defesa da prática como elemento maior na formação do profissional. Em resposta, vem a crítica dessa mesma prática, a qual sugere que, se por um lado a prática é condição mínima para o desenvolvimento profissional, por outro, esta encontrava-se naquele contexto eivada de problemas, manifestos no caráter considerado improvisado na atuação dos profissionais. Vê-se aí embates onde o saber científico, institucionalizado, aprendido nas escolas técnicas, é rivalizado pelo saber artesanal, cotidiano, fruto do exercício prático da profissão.

Por fim, manifesto no enunciado de Estelita, vemos outra vez tanto a afirmação da primazia do saber científico quanto o clamor por um plano geral para a cidade. Dissociando-se da engenharia e da arquitetura, ou talvez desenvolvendo-se a partir dela, esse enunciado procura afirmar o urbanismo em si – a “sciencia da cidade” – enquanto saber específico. Visto como saber superior, abrangente, de escopo muito mais largo – técnico e artístico – o urbanismo manifesto por Estelita é disciplina de coordenação, voltada para a harmônica articulação de todas as múltiplas partes que compõem a totalidade do mecanismo urbano.

Capítulo II – Os debates e os entraves em torno da reforma de Santo Antônio

3.1 – A remodelação de Santo Antônio: os problemas na execução das obras.

Como vimos, em meados de 1927 a Prefeitura da Cidade do Recife firmou contrato com a Companhia Constructora do Norte do Brasil a fim de empreender a remodelação da área central do bairro de Santo Antônio, a guisa tanto de resolver o problema do tráfego no centro da cidade – manifestos nos intensos congestionamentos naquela região – quanto por fim ao casario considerado decrépito e insalubre. Buscava-se com isso ordenar o trânsito e a paisagem, além de se combater a proliferação de doenças e dos vícios morais, estes últimos associados à violência e ao meretrício que, segundo os jornais, proliferavam nas vielas sujas, estreitas e mal iluminadas do centro antigo.

Com o fechamento do contrato entre a PCR e a CCNB, foi divulgado o plano de remodelação para a área, de autoria do engenheiro chefe da secção técnica da prefeitura, à ser levado a cabo pela companhia construtora. Em sintonia com as orientações do moderno urbanismo francês, e, em menor medida norte-americano, o plano de remodelação elaborado por Domingos Ferreira preconizava a reconstrução completa da área, com a demolição do casario antigo, o alargamento e prolongamento de certas ruas e mesmo a abertura de novas, amplas e simétricas avenidas em substituição às velhas vias do bairro.

A divulgação do intento de se empreender uma ampla reforma da área deflagrou um intenso debate nas páginas dos jornais locais. A longo dos primeiros meses de 1927, tanto intelectuais entusiastas da questão da urbanização quanto profissionais dos campos da engenharia e arquitetura acorreram às páginas da mídia impressa local, ávidos por debater a remodelação do bairro de Santo Antônio. Em pouco tempo os debates iniciais acerca da reforma do bairro propriamente dita se desdobraram, abrindo espaços para a proliferação de discursos em defesa de ideais distintos de cidade, discussões sobre a melhor abordagem metodológica dos problemas enfrentados, e mesmo disputas acerca da legitimidade de um e outro paradigma teórico urbanístico: de um lado proliferavam enunciados em defesa da imposição da cidade moderna, limpa, ordenada e bela à cidade suja, feia e caótica; de outro, avolumavam-se também os clamores inversos, defensores da continuidade e da compatibilidade das intervenções remodeladoras futuras à infraestrutura existente, tendo na austeridade orçamentária, no cálculo sóbrio e na aventada realidade do canteiro de obras os seus princípios norteadores.

A despeito desta efervescência inicial, com o passar dos meses e o início das

desapropriações e demolições no bairro de Santo Antônio, o debate sobre a questão urbana arrefeceu. Porém, mesmo com a diluição da resistência inicial ao projeto de remodelação, manifesta na diminuição das críticas públicas ao mesmo, as obras em si desdobraram-se a passos lentos, vendo-se pouquíssimo progresso em relação à reforma do bairro nos meses e anos seguintes. Dali em diante, as poucas críticas aventadas nas páginas dos jornais recaíram não mais sobre o projeto urbanístico em si, mas, em sua maioria, sobre o próprio contrato firmado entre a prefeitura da cidade do Recife e a CCNB.

Ainda em julho de 1927, Pereira Teixeira, ex-deputado federal pelo estado da Bahia e então dono, advogado e também representante legal da CCNB, viria às páginas d'A Província responder às críticas ao contrato veiculadas no Jornal do Recife. Lá os termos do contrato que transferiam à dita companhia a propriedade dos terrenos do então Jardim 13 de Maio e da área do bairro de Santo Antônio à ser remodelada eram tachados de “negócio escandaloso”, considerados não apenas extremamente danosos ao erário municipal mas quiçá, ilegais.

Em defesa de sua Companhia, Pereira Teixeira repetia que a lisura do processo era garantida, e que o repasse dos títulos de propriedade sobre aqueles terrenos, explicitado em contrato, era um modo de reduzir os custos da operação para a prefeitura: com esse repasse de propriedades, a CCNB poderia explorá-las, custeando as obras de remodelação e reavendo os seus investimentos ao revendê-los ou de outro modo, repassá-los, antes, durante ou após as demolições, a terceiros, interessados na construção dos novos prédios na área. Dizia a secção do contrato, reproduzida n'A Província:

CLÁUSULA TERCEIRA: O município concederá ainda a companhia contractante a transferência do direito de propriedade sobre quaesquer prédios, terrenos, logradouros públicos pertencentes ao município, existentes na zona e que precisem ser aproveitados no plano de melhoramentos, assim como promoverá junto ao Governo do Estado a concessão de iguaes favores sobre os próprios estadoaes...¹¹⁶

Em seguida, Pereira Teixeira continuaria elencando os supostos benefícios da negociação para a prefeitura do Recife, cujo volume, do modo colocado por ele, fazem-lhes parecerem inverossímeis:

116 TEIXEIRA, Pereira. Remodelação do Bairro de Santo Antonio e do Jardim 13 de Maio. **A Província**. Recife, 19 de out. de 1927, p. 02. Não foi possível verificar a aludida denúncia feita pelo Jornal do Recife; tomo por base aqui as citações e respostas de Teixeira a fim de discutir a questão.

O negócio que o jornal chama “Negócio Escandaloso” cifra-se nisso: a transferência à Companhia do direito de desapropriação e em retribuição a Companhia entrega à Prefeitura duas zonas da Cidade completamente remodeladas, com uma superfície calçada, de avenidas, ruas e praças, de **63.797 m²** (sessenta e três mil, setecentos e noventa e sete metros quadrados. A Prefeitura não dispende coisa alguma e recebe duas grandes áreas remodeladas! Eis o grande “negócio escandaloso” que tanto faz vibrar o Jornal!!!

Em sua defesa do contrato firmado, no entanto, Pereira Teixeira furta-se a comentar em igual profundidade os benefícios que sua companhia colheria a partir da exploração dos terrenos, os quais provavelmente valorizar-se-iam significativamente uma vez que a área entrasse em processo de remodelação – de modo análogo ao que ocorrera no decorrer da remodelação do porto e do bairro de Recife, anos antes. De qualquer modo, a despeito das críticas esporádicas, as questões urbanísticas e contratuais em torno da remodelação do bairro de Santo Antônio não voltariam aos holofotes tão cedo. Aparentemente resolvida a questão, prosseguiriam-se as desapropriações, demolições e reconstruções no bairro. Ou assim esperava-se.

Em janeiro de 1928, o jornal A Província dava conta do prosseguimento das obras na área central, citando publicação do decreto 133, pelo Governador do Estado em exercício, Júlio Bello, o qual, referia-se à desapropriação de mais quatro prédios em Santo Antônio, na rua Barão de Victória¹¹⁷. Em setembro do mesmo ano vinha a público o parecer favorável da Comissão de Fazenda e Orçamento da Câmara dos Deputados que autorizava ao Governo do Estado a isentar a firma construtora Almeida Lisboa & CIA Ltda. de impostos estaduais, além de garantir-lhes um empréstimo de até dez mil contos em apólices, a fim de que executassem seu projeto de construção de trinta e cinco grupos de prédios, cada um deles formado por no mínimo dois prédios, no bairro de Santo Antônio¹¹⁸. Porém, a despeito das iniciativas governamentais e dos pequenos avanços obtidos, a remodelação do bairro continuaria a arrastar-se, quase não saindo do papel.

Precisamente em virtude desta lentidão na execução das obras, a questão da

117 A Província. **Modernização do Bairro de Santo Antonio**. Recife, 11 de jan. de 1928, p. 01.

118 A Província. **Em torno da remodelação do bairro de Santo Antonio**. Recife, 12 de set. de 1928, p. 03.

remodelação do bairro de Santo Antônio voltaria, gradualmente, às páginas dos jornais: à medida que passavam os meses, encolhia-se o limite de tempo restante para a conclusão das obras contratadas – limite este de três anos, firmado em contrato – e aumentavam os sinais de que a CCNB não seria capaz de entregar as áreas remodeladas a tempo, aumentavam as dúvidas sobre a exequibilidade do projeto.

Em resposta às preocupações relacionadas ao destino das obras de remodelação do bairro, assim como às dúvidas que surgiam esporadicamente nos jornais, a prefeitura da cidade do Recife divulgaria, já em 1929, uma nota oficial dando conta de que a Companhia Constructora do Norte do Brasil não só havia iniciado as desapropriações, o loteamento e as demolições necessárias dentro do limite de tempo previsto em contrato – cento e oitenta dias a partir da assinatura do mesmo – como também não se encontrava esgotado o tempo limite para a conclusão das obras:

O Prefeito tem o máximo interesse na execução do contracto celebrado com a “Companhia Constructora do Norte do Brasil” para a remodelação de parte do bairro de Santo Antonio. (...) d'accordo com a cláusula 14ª do referido contracto, effectuado em 19 de fevereiro de 1927, cuja revisão realizou-se em 19 de agosto do mesmo anno, em virtude de autorização do Concelho, o prazo para o início das obras fora de seis meses, contados da respectiva assignatura, sendo de três anos o de sua conclusão, a partir da mesma data, podendo ser prorrogado.¹¹⁹

Em seguida, a nota oficial da prefeitura inventariava as obras já executadas, a fim de esclarecer o andamento da remodelação da parte central do bairro de Santo Antônio. Na nota oficial, em que pese admitir que a execução das obras até o momento não desdobrava-se com a agilidade esperada, a prefeitura afastava qualquer possibilidade de uma rescisão de contrato. Afirmando já terem sido demolidos 32 prédios, 12 deles localizados na Rua 28 de Setembro, 12 na Rua Agostinho Bezerra, 2 na Rua do Cajú, 2 na Rua Netto de Mendonça, 3 na Travessa das Belas Artes e 1 na Rua Conselheiro Peretti, a nota dava conta de que todo o entulho resultante destas demolições já havia sido transportado para as áreas alagadas do antigo Jardim 13 de Maio, a fim de promover o seu devido aterramento. A nota finalizava em tom

119 PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. A remodelação do bairro de S. Antonio – O prazo fixado para a terminação das obras do bairro de Santo Antonio ainda não está esgotado. **A Província**. Recife, 13 de jul. de 1929, p. 03.

conciliador, procurando minimizar as críticas ao trabalho desempenhado pela Companhia Construtora do Norte do Brasil:

(...) Embora estes serviços não tenham sido atacados com a devida presteza, ainda não deixou a referida Companhia de cumprir o contracto celebrado com a Prefeitura. (...) e não havendo ainda se exgotado o prazo fixado para terminação das obras, não póde ser rescindido o contracto.¹²⁰

Entretanto, os pronunciamentos oficiais da prefeitura foram incapazes de dissipar as dúvidas e críticas que, pouco a pouco avolumavam-se em torno das obras inacabadas na área central da cidade. Prontamente, o Jornal do Recife rebateria a referida nota oficial divulgada pela prefeitura, frisando o fato de que até aquele momento, passados quase dois anos desde a celebração do contrato, apenas cerca de três dezenas de construções haviam sido propriamente demolidas. Comentava ainda os prejuízos advindo das desapropriações e da lentidão da remodelação, além de questionar igualmente a capacidade da Companhia Constructora do Norte do Brasil de executar nos poucos meses que então lhe restava todo o projeto que não pusera em marcha no decorrer de quase dois anos. Dizia o Jornal do Recife:

Quem ler o que o sr. Chefe do Executivo Municipal escreveu (...) com facilidade entenderá o intuito da nota que é precisamente procurar justificar o erro gravíssimo e imperdoável do negócio realizado e no qual os prejudicados somente foram os proprietários de prédios situados na “zona comndenada”, pela picareta do ex-deputado federal bahiano. (...) Imagine-se que a Companhia, ou seja, o sr. José Pereira Teixeira não arreda um tijolo dali, e a rua do Bom Jesus das Creoulas e beccos do Calabouço e Caju continuam a offerecer um triste aspecto de abandono que, por curiosidade, o próprio sr. dr. Estácio Coimbra um dia poderá ver, em pessôa, aquella belleza que figura como escuro ponto de interrogação collocado pelo sr. Prefeito de Recife na administração de s. exc. (...) Publique quantas notas queira o sr. Costa Maia, e jamais obterá satisfazer a opinião pública que formou já o seu juízo, isto é, põe dúvida no prosseguimento dos trabalhos se achando a frente o sr. José Pereira Teixeira, e somente razões tem para duvidar, por que a quasi 24 mezes tudo permanece no mesmo.¹²¹

120 Id. Ibidem. p. 03.

121 Jornal do Recife. **Bairro de Santo Antonio**. Recife, 14 de jul. de 1929, p. 01.

Em seguida, o Jornal do Recife iria além da crítica pura aos problemas verificados na execução das obras no bairro de Santo Antônio, e estenderia a responsabilidade pelo que considerava um péssimo negócio, tendo em vista o caos instaurado naquela área mesmo depois de decorridos quase dois anos de obras, ao próprio Governador do Estado, então Estácio Coimbra – cuja rubrica simbólica, argumentava o Jornal, teria dado legitimidade tácita e apoio à decisão tomada pelo então prefeito do Recife, Pessoa Guerra, a proceder na empreitada:

(...) à s. exc. é, que cabe responder, informe de quem é a responsabilidade do bairro de Santo Antonio, se achar como presentemente: casas cahidas, casas alugadas, outras servindo de depósito de lixo, etc. (...) O contracto foi celebrado no atual governo [Estadual], não sendo pequena a responsabilidade do exmo. sr. dr. Estácio Coimbra por que o sr. Pessoa Guerra não agiria sem o consentimento de s. exc., como de certo não age o atual Chefe do Executivo Municipal do Recife. (...) o dr. Estácio Coimbra deixa o Poder e o bairro de Santo Antonio fica como está – um ponto na administração de s. exc., e bem visível. É um borrão.¹²²

Cerca de um mês após a publicação da nota oficial da prefeitura n'A Província, o Jornal do Recife trazia a demora nas obras de volta à baila, na medida em que apontava a situação periclitante do bairro de Santo Antônio; frisando o quão pouco se havia feito até então, em termos de demolição e reconstrução na área, o novo editorial do Jornal enfatizava o aspecto de abandono que tomava conta da área em obras em virtude das casas destruídas parcial ou completamente. Em suma, o editorial evocava cenas de devastação acentuada, comparando o estado da área ao resultado de uma guerra ou à passagem de um ciclone¹²³.

Ao caos urbano reinante à época no bairro de Santo Antônio, o qual se pode depreender não só a partir das linhas alarmantes no Jornal do Recife, mas também naquelas publicadas em diversos impressos dando conta das atribulações provocadas por canos estourados, buracos e congestionamentos ocasionados pela interdição parcial de vias em virtude de reformas e afins, somava-se ainda, a julgar pela breve recapitulação que fazia o mesmo Jornal do Recife, o caos financeiro e administrativo, onde via-se o fracasso das

122 Jornal do Recife. **Saibam Todos**. Recife, 08 de ago. de 1929, p. 01.

123 Jornal do Recife. **A remodelação do bairro de Santo Antonio – as obras de remodelação daquele trecho não tiveram andamento**. Recife, 13 de ago. de 1929, p. 01.

sucessivas tentativas de se contornar os problemas econômicos que então envolviam tanto a Companhia Constructora quanto a firma construtora Almeida Lisboa & Cia Ltda – esta última, a qual substituiria, esperava-se, a CCNB nas obras de remodelação no bairro:

Allegando dificuldades, a Empresa [CCNB] hypothecou, ao que se diz, os mencionados terrenos [da área central do bairro de Santo Antônio e do Jardim 13 de maio] para dar início aos trabalhos que lhe cumpria fazer. E assim começaram fracamente algumas desapropriações e depois nada mais se fez. Houve ainda desejo da Constructora de transferir à firma Almeida Lisboa os seus direitos e obrigações no caso em lide. A nova concessionária exigia um empréstimo de 10.000 contos, dando como garantia 70 prédios à construir. Felizmente esse negócio não se consumou (...) agora ao que se sabe, também a Empresa em lide que tem aqui como seu representante o sr. Pereira Teixeira, está tratando de conseguir uma reforma no contracto.¹²⁴

O quadro local pintado pelo Jornal do Recife era especialmente sombrio – o que não é de surpreender, tendo em vista sua aparente antipatia à situação encrustada na administração local. A despeito disso, como veremos, a atuação da CCNB estaria longe de ser uma maravilha.

De qualquer modo, em meados do mês seguinte, o Jornal do Recife voltaria à carga: tendo em vista a aproximação do prazo final para a entrega das obras de remodelação em Santo Antônio, e levando-se em conta o pouco que havia sido feito até então, o Jornal do Recife aticava as discussões sobre o assunto sugerindo haver rumores de que uma encampação do contrato entre a prefeitura e a Companhia Constructora estava em vias de acontecer – sem, no entanto, se aprofundar na questão.¹²⁵ A isto somar-se-ia novo editorial do Jornal, publicado em outubro do mesmo ano, onde destacava o fato de que, passados quase três anos desde a assinatura do contrato, pouquíssimos prédios na região haviam sido devidamente desapropriados e de fato demolidos.¹²⁶

Enquanto isso, a prefeitura tentava minimizar os problemas, anunciando em

124 Id. *Ibidem*, p. 01.

125 Jornal do Recife. **Em torno das obras de Santa Engrácia**. Recife, 11 de set. de 1929, p. 01.

126 Jornal do Recife. **Bairro de Santo Antonio**. Recife, 01 de out. de 1929, p. 01.

mensagem oficial publicada no A Província que, aproveitando-se do fato de que o advogado e representante da CCNB se encontrava na cidade, procuraria encontrar uma saída para dar prosseguimento às obras: por meio de um ofício buscava adaptar o contrato firmado entre a prefeitura e a Companhia Construtora a fim de, nas suas palavras, resguardar os interesses da municipalidade¹²⁷. A mesma mensagem inventariava ainda as novas demolições realizadas até aquele momento, dando conta de que mais 15 prédios haviam sido derrubados, enquanto outros 3 se encontravam em processo de demolição. Três destes prédios já demolidos, porém, não faziam parte das obras de remodelação do bairro de Santo Antônio, situando-se no bairro de Recife.

A despeito das suas tentativas de minimizar as adversidades encontradas na execução das obras, a prefeitura teria de lidar com um novo obstáculo, novamente trazido à tona pelo Jornal do Recife: falecia em janeiro de 1930, Pereira Teixeira, dono, advogado e, à época, representante legal da Companhia Constructora do Norte do Brasil. Com a morte do ex-deputado federal baiano, justamente em meio ao vasto imbróglio local envolvendo o contrato celebrado com a prefeitura do Recife e ao estado periclitante das obras em Santo Antônio, ficaria patente que a remodelação da área não seria concluída tão cedo – ou ao menos assim dizia o Jornal do Recife:

O desaparecimento do dr. José Pereira Teixeira acarretou mais um obstáculo, mais um grande impecilho ao término do serviço, que offerece um espetáculo bem merecedor de censuras.¹²⁸

Em resposta às críticas sucessivas que se amontoavam, não só nas páginas do Jornal do Recife, mas também no Diário da Manhã e no A Notícia, José Maria Bello, o qual fora deputado federal por Pernambuco entre 1927 – 1929 e candidato eleito a Governador do Estado pela situação em 1930¹²⁹, e que figurava, à época, enquanto Diretor de Política do Jornal A Província, teria republicada nas páginas do mesmo uma carta aberta originalmente endereçada ao Jornal Pequeno, na qual tentava rebater acusações publicadas no Diário da Manhã. Tais acusações davam conta de que ele teria usado de sua influência política a fim de

127 PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. A exposição com a qual o prefeito da capital abriu a terceira sessão ordinária do Conselho Municipal do Recife. **A Província**. Recife, 15 de set. de 1929, p. 07.

128 Jornal do Recife. **Diante de um Corpo**. Recife, 12 de jan. de 1930, p. 01. Editorial.

favorecer a Companhia Constructora do Norte do Brasil na negociação envolvendo a remodelação do bairro de Santo Antônio. Nesta carta, Bello afirmava que o próprio negócio firmado entre a CCNB e a prefeitura do Recife não teria sequer gerado os lucros esperados, tendo em vista que nenhuma firma ou investidor teria se interessado pela concessão dos terrenos¹³⁰.

Adicionalmente, a coluna Vida Política d'A Província também manifestar-se-ia sobre as acusações feitas pelo Diário da Manhã contra Bello. Em que pese a filiação e a ação política, oficial ou não, dos jornais locais já ser bem conhecida, e que, no caso d'A Província, em que pese se dizer “isenta”, tal filiação tendia à situação (referindo-se aqui ao setor *estacista* pré-revolução), é interessante notar como, no decorrer do final dos anos vinte e começo dos anos trinta, em meio à ebulição na arena política, com o acirramento das tensões entre a situação, aglutinada em torno do então Governador do Estado, Estácio Coimbra e oposição, articulada em torno de Carlos de Lima Cavalcanti, a questão urbana começa a ser apropriada e instrumentalizada pela imprensa local, servindo de ponta de lança aos ataques políticos de lado a lado¹³¹.

No mais, a carta de Bello, assim como outros diversos artigos de opinião e mesmo notas oficiais da prefeitura, volta a insistir na ideia de que não só Pereira Teixeira e a CCNB nada haviam lucrado com o negócio como também sugerem, e no caso de Bello, o diz abertamente, que não havia interesse por parte da iniciativa privada em proceder às obras de remodelação do bairro de Santo Antônio. No entanto, estas assertivas parecem bastante discutíveis, tendo em vista tanto a multiplicidade de empreendimentos vultuosos relacionados a melhoramentos urbanos em geral então em curso na época, quanto à crescente demanda

129 Não foi, porém empossado, dada a Revolução de Trinta. Centro de Documentação do Pensamento Brasileiro. Dicionário Bio-bibliográfico. Disponível em: http://cdpb.org.br/dic_bio_bibliografico_bello.html. Visualizado em 05 de ago. 2014. Vide também: A Província. **A indicação do sr. José Maria Bello à sucessão governamental do Estado – O deputado José Maria Bello continua recebendo expressivas felicitações por motivo de sua escolha para Governador de Pernambuco.** Recife, 06 de fev. de 1930, p. 03; A Província. **O Congresso apura a eleição para Governador do Estado – Deverá entrar em discussão hoje, no plenário, o parecer do deputado Moraes Coutinho mandando reconhecer o sr. José Maria Bello.** Recife, 04 de jun. de 1930, p. 03.

130 BELLO, José Maria de Albuquerque. A concessão do bairro de Santo Antonio. **A Província**, Recife, 06 de fev. de 1930, p. 03.

131 Para uma breve discussão do papel da imprensa em meio às tensões durante a no imediato pós-revolução de 30 vide PANDOLFI, Dulce Chaves. A trajetória do Norte: uma tentativa de ascenso político. In: GOMES, Angela Castro (org) et all. **Regionalismo e centralização política: partidos e Constituinte nos anos 30.** Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1980, pp. 339–425.

popular por tais serviços. À guisa de exemplo, poucos meses antes, em julho de 1929, a Empresa Grandes Hotéis e Melhoramentos de Pernambuco lançava a pedra fundamental daquilo que é descrito pelo Jornal do Recife enquanto empreendimento majestoso, a ser erguido na então Praça Martins de Barros:

O magestoso edificio será ladeado por jardins. Terá 150 appartamenti, sendo um de luxo e dez de meio luxo. No andar térreo ficarão o restaurant e bar. Nos andares superiores o salão de banquetes, salão de festas, danças etc. (...) Depois de construído o Grande Hotel será iniciada a construção do Balneário de Bôa Viagem e posteriormente o de Olinda (...) estaremos em condição de atrahir as correntes do turismo que continuamente estão a se dirigindo para o sul do Brasil e às Repúblicas do Prata.¹³²

Além disso, a notícia dava conta ainda de que a empresa conseguira junto ao Governo Estadual, diversas garantias que iriam lhe permitir explorar os jogos de azar nas dependências de seus balneários, tão logo os mesmos fossem devidamente regularizados e regulamentados pelo governo federal. Como demonstrara Couceiro o jogo era divertimento constante no Recife, e, de acordo com a classe social de quem o praticava, podia ser visto como emocionante atividade ou vício deplorável – capaz de desvirtuar o trabalhador ao consumir suas economias, minar sua disciplina e afastá-lo do trabalho. No caso em foco, enfim, o luxo e a sofisticação do projeto do Grande Hotel sugere existir há época uma significativa clientela local suficientemente abastada, a ponto de viabilizar a abertura de cassinos dentro dos empreendimentos articulados ao Grande Hotel.

Paralelamente, as sucessivas demandas populares por ampliações na cobertura das diversas linhas de bondes elétricos e ônibus, corriqueiramente endereçadas à empresa Pernambuco Tramways, publicadas frequentemente nas páginas dos jornais sugerem não só a crescente demanda pelo serviço de transporte para além dos bairros centrais, mas também a gradual complexificação da vida cotidiana no Recife, onde moradores não só dos arrabaldes desde há muito beneficiados pelos trilhos da companhia – como aqueles de Dois Irmãos – mas de paragens outrora segregadas, por falta de transporte rápido e fácil, do centro urbano – como os bairros de Campo Grande e a área da Encruzilhada, procuram integrar-se à dinâmica

132 Jornal do Recife. **Empreza dos Grandes Hoteis e Melhoramentos de Pernambuco**. Recife, 14 de jul. de 1929, p. 01.

deste, seja por força da necessidade de trabalho, busca por lazer ou usufruto das oportunidades e facilidades várias – compras, educação, tratamento médico variado, entre outros serviços – disponíveis na região central do Recife¹³³. Tal aparente intensificação se dá, vale destacar, já em 1930, sugerindo que, mesmo em meio ao arrefecimento econômico geral derivado da crise internacional de 1929, ainda havia um ambiente relativamente favorável aos empreendimentos do tipo.

Adicionalmente, vale lembrar que, como veremos adiante, apesar dos problemas e da lentidão na execução das obras no bairro de Santo Antônio, a prefeitura da cidade do Recife continuava executando melhoramentos diversos – em especial, àqueles relacionados ao calçamento de vias e à arborização da cidade – em outras áreas, por meio de contratos com firmas privadas. A isso somavam-se também iniciativas pontuais de desapropriação de lotes e de construção de casas e pequenas vilas operárias – termo aparentemente usado de modo genérico nos jornais para se referir a casas modestas e baratas, ofertadas com subsídios para trabalhadores em geral, e não apenas as vilas exclusivamente voltadas para um segmento profissional específico, como também se via à época e ver-se-ia, em especial, no decorrer dos anos trinta, durante o Estado Novo. No mais, cabe destacar ainda que, em 1930, a indústria da construção civil na capital federal vivenciava uma notável expansão, em larga medida decorrente do aumento dos investimentos das famílias de classe média e alta no setor imobiliário, com vistas a proteção das poupanças em relação à desvalorização monetária e ao medo do confisco por parte do governo revolucionário¹³⁴.

De qualquer modo, tais iniciativas, atividades e empreendimentos em curso dão conta de um aparente florescimento dos empreendimentos ligados aos mais variados aspectos da vida urbana; em que pese os problemas financeiros de determinadas firmas, e mesmo das dificuldades orçamentárias experimentadas pela própria prefeitura, o Brasil e o Recife do final dos anos vinte e início dos anos trinta parecem um ambiente favorável para os empreendimentos privados relacionados a equipamentos e serviços urbanos, assim como à

133 Bonde para Afflictos – um appello à Pernambuco Tramways. **Jornal do Recife**. Recife, 11 de fev. de 1930, p. 02. Carta. Apelos do tipo, demandando serviços urbanos, e em especial, aqueles de transporte, são bastante numerosos; no mais, importa salientar aqui que me refiro à relativa prosperidade sugerida pela demanda popular pelos serviços de transporte – bonde elétrico e, depois, auto omnibus – prestados pela Companhia Pernambuco Tramways, e não à situação financeira da mesma. Tal prosperidade e efervescência urbana sugere um ambiente saudável para investimentos relacionados aos melhoramentos e serviços urbanos.

134 CONNIFF, Michael L. **Política Urbana no Brasil: ascensão do populismo – 1925-1945**. Tradução: Myriam Campello. Rio de Janeiro: Editora Relume, 2005.

construção civil – o que me parece ir na contramão das afirmações de Bello dando conta de que não havia interesse dentre a iniciativa privada em dar prosseguimento às obras de remodelação no bairro de Santo Antônio.

Não obstante, A Província voltaria a defender o contrato firmado entre a prefeitura e a Companhia Constructora do Norte do Brasil nos dias seguintes, voltando ao argumento de que as concessões de terrenos públicos feitas pela PCR à CCNB teriam sido um bom negócio. Na sua coluna Vida Política, identificada enquanto a “Coluna do Partido Republicano de Pernambuco”, os redatores d'A Província lançariam mais luz não só nos meandros dos bastidores por trás do contrato celebrado entre o antigo prefeito Pessoa Guerra e o ex-deputado baiano Pereira Teixeira, como também dariam conta tanto dos seus ideais de cidade quanto dos embates políticos articulados à remodelação no centro:

A propósito das concessões feitas pela Prefeitura Municipal ao dr. Pereira Teixeira, como representante da Companhia Constructora do Norte do Brasil, para o desmonte do bairro de Santo Antonio, tem sido de tal forma estultos e perfidos os commentários dos tristes órgãos da opposição em Pernambuco que é mister esclarecer-se, de, uma vez por todas, nos seus melhores detalhes, em que consistiram essas “[Ilegível] concessões”.¹³⁵

Nesse ponto, é interessante notar a crescente politização da questão, tanto nas páginas d'A Província – o qual fora dirigido, até a Revolução de Trinta, por Gilberto Freyre, e tinha dentre seu corpo editorial a participação do deputado federal republicano José Maria Bello – quanto nas páginas do Jornal do Recife – a qual ocorria em relação ao acirramento das tensões políticas em âmbito federal, decorrida tanto da ruptura na base da aliança governista, entre os estados de Minas Gerais e São Paulo quanto do consequente realinhamento de forças na política nacional.

No primeiro caso, os editoriais e artigos de opinião em defesa tanto do contrato firmado quanto das autoridades locais envolvidas no imbróglio, começam a ser acompanhados pelos textos da coluna de Vida Política, o que parece uma resposta a intensificação das investidas feitas contra ambos – contrato e autoridades – nas páginas de outros jornais – e aqui, em especial, no Jornal do Recife. No segundo caso, se vê precisamente

135 FERNANDES, Aníbal; PRADO, Merval do. ANACLETO, Bartholomeu. O bairro de Santo Antonio. **A Província**. Recife, 09 de fev. de 1930. Vida Política, p. 02.

a dita intensificação das críticas ao negócio, onde, pouco a pouco, as autoridades executivas, nomeadamente o prefeito da cidade e mesmo o governador do estado, ambos à época situacionistas, são gradualmente responsabilizadas pelos problemas ocorridos no decurso da remodelação de Santo Antônio.

Em seguida, os colunistas d'A Província passariam, mais uma vez, à defesa e ao elogio propriamente ditos acerca do mal fadado projeto de remodelação do bairro de Santo Antônio:

Antes de tudo, não é possível recusar-se applausos aos desgnos do governo, no sentido de transformar as villas infectas e feias, existentes no coração da cidade, habitadas somente pela mais baixa camada do meretrício, centros de crimes e desordens, em um bairro novo, digno de nosso progresso e nossa necessidade de hygiene.¹³⁶

Essa noção já era bem conhecida e difundida à época, e já foi referida aqui à exaustão. Tendo em vista que o projeto fora, originalmente, encabeçado pelo então prefeito Pessoa Guerra, já era patente que havia uma confluência entre esta cidade ideal e o projeto político da situação; contudo, tal confluência apresentava-se velada, na medida em que, na época, a realização de reformas e melhoramentos urbanos era não só esperada, mas também tida na conta de matéria puramente técnica, desprovida de “politicagem” – como diversos articulistas clamaram durante os primeiros debates acerca do plano elaborado por Domingos Ferreira. Assim sendo, o fato novo é que a defesa do projeto de remodelação feita pelos redatores da coluna Vida Política articulam aberta e claramente tal cidade ideal, moderna, limpa, simétrica e monumental, imposta à cidade real por meio da demolição generalizada, ao próprio Partido Republicano, na medida em que a faz no espaço do Jornal A Província dedicado, precisamente, à veiculação das opiniões do Partido Republicano de Pernambuco.

Por fim, voltariam a insistir que a prefeitura não teria sofrido quaisquer prejuízos, tendo em vista que, a fim de remodelar a área central, a administração municipal teria garantido à CCNB tão somente a propriedade dos terrenos na área, e, conseqüentemente, o ônus de desapropriá-los, e o terreno do Jardim 13 de Maio – o qual encontrava-se sem uso. Nesse sentido, a raiz de todo o problema parece residir no que parecia ser uma manobra arriscada, engendrada pela empresa contratante: uma vez que detinha a posse dos terrenos na

136 Id. Ibidem, p. 02.

área a ser remodelada em Santo Antônio, provavelmente a CCNB esperava pagar um preço relativamente baixo em relação às desapropriações necessárias, em vista do aspecto considerado decrépito e de má fama daquela parte do bairro dentro do âmbito das elites locais. Em contrapartida, a empresa revenderia lotes desses terrenos a terceiros por preço significativamente mais alto, o qual lastrear-se-ia na alardeada reforma do bairro que então se avizinhava. Desse modo, seria a venda dos terrenos, antes e ao longo da reforma que iria financiar de fato as próprias demolições. A julgar pelo imbróglio, porém, se foi esta de fato a estratégia adotada pela empresa, aparentemente ela fracassou.

Pouco tempo depois, porém, a prefeitura da cidade do Recife já dava mostras de que o imbróglio em torno das obras de remodelação do bairro de Santo Antônio estava próximo do fim – e aparentemente, o resultado não era particularmente inspirador. Em nota oficial divulgada n'A Província, o Prefeito Costa Maia dava conta de que a CCNB havia entrado com uma petição junto à Prefeitura da Cidade, no dia 19 de fevereiro daquele ano, a fim de requerer a prorrogação do prazo para a entrega das obras de remodelação contratadas – prorrogação esta de mais três anos, tal qual estipulado em cláusula do contrato original. Na petição, a Companhia Constructora alegava que a recessão econômica internacional, derivada da crise de 1929, teria sido a principal causa dos problemas financeiros enfrentados pela CCNB, sendo esta, portanto, argumentava o presidente da empresa, a principal razão pela irrealização das obras – e não a aventada incompetência da Companhia Constructora.

Apresentando a matéria ao Conselho Municipal, contudo, o Prefeito aparentemente lavava as mãos, enfatizando que cabia ao dito Conselho deliberar pela aceitação ou não da petição, requerendo a prorrogação do prazo para a entrega das obras – e elencando em sua mensagem o que sugeria como sendo os prós e contras envolvidos na questão: por um lado afirmava a importância de se concluir as obras inacabadas no centro da cidade, e por outro dizia ser improvável, tendo em vista a situação adversa da economia nacional e a própria fragilidade financeira da CCNB, que esta fosse capaz de cumprir com o acordado – mesmo em caso de uma prorrogação do tempo estabelecido em contrato para a entrega das obras¹³⁷.

Tendo em vista a dimensão dos obstáculos postos à execução das obras por parte da CCNB, o imbróglio desdobrar-se-ia de modo previsível. Em nota igualmente divulgada n'A Província, dava-se conta de que o Conselho Municipal, em reunião no dia 17 de março do

137 A Província. **A reunião de hontem do Concelho Municipal**. Recife, 25 de fev. de 1930, pp. 03-04.

mesmo ano, aprovara parecer contendo o projeto de lei que autorizava o prefeito a executar a rescisão do contrato celebrado com a Companhia¹³⁸ – contrato este que seria, finalmente, rescindido em 24 de agosto de 1930.¹³⁹

No plano nacional, os anos de 20 e 30 são de ebulição política, manifesta no realinhamento de forças políticas estaduais entre si, e destas em relação ao governo federal. Dentro do âmbito estadual, e municipal, representam o acirramento das tensões entre uma situação ainda aglutinada em torno da máquina *estacista*, tradicionalmente articulada às oligarquias açucareiras estaduais, e uma oposição apoiada tanto na crescente dissidência desta mesma *açucarocracia*, para usar o termo de Carvalho¹⁴⁰, formada pela parcela de produtores e usineiros insatisfeitos com a incapacidade do governo em lidar a contento com a derrocada comercial do seu maior produto, quanto nos trabalhadores, intelectuais e no empresariado urbano, articulada em torno da figura de Carlos de Lima Cavalcanti.¹⁴¹ No esteio dessa efervescência política em âmbito citadino, é interessante notar aqui como, pouco a pouco a questão urbana vai sendo instrumentalizada por ambas correntes políticas, dando vazão aos seus discursos.

No caso da situação, o projeto de remodelação parece ecoar os ideais de superação da adversidade econômica e do percebido subdesenvolvimento social por meio de uma vasta modernização infraestrutural; no caso da oposição, o discurso enfatizava aquilo que então apontava enquanto desperdício, má administração e mesmo corrupção, manifestos no imbróglio envolvendo o célebre contrato firmado entre a PCR e a CCNB – ecoando assim as velhas críticas da mesma oposição ao que considerava como desmando e abusos dos oligarcas que então dominavam a cena política local.

Nesse sentido, as infundáveis discussões sobre a reforma, e em especial, o contínuo jogo de forças – acusações, defesas, argumentos, provas – entre situação e oposição nas páginas d'A Província e do Jornal do Recife, mais do que mera pendenga local ou exacerbado

138 A Província. **Concelho Municipal do Recife**. Recife, 18 de mar. de 1930, p. 01.

139A Província. **A remodelação do bairro de Santo Antônio**. Recife, 24 de ago. de 1930, p. 01.

140 A primeira, e maior, reivindicação desta dissidência residia na concessão de subsídios creditícios federais ao setor açucareiro, a fim de ajudar os produtores a superar a crise do açúcar. Vide CAMPOS, Zóia Vilar. **Doce Amargo: produtores de açúcar no processo de mudança – Pernambuco (1874 – 1941)**. São Paulo: Annablume, 2001, pp. 66-67.

141 PANDOLFI, Dulce Chaves. Op. Cit. p. 373.

preciosismo jurídico em torno das minúcias contratuais em foco, representariam em verdade, o embate velado entre duas correntes políticas divergentes, inseridas em um contexto maior de grande ebulição política.

3.2 – Urbanismo em migalhas: a execução de melhoramentos diversos em paralelo à interrupção das obras em Santo Antônio.

A despeito do que possa parecer, a paralisação das obras de remodelação no bairro de Santo Antônio não significaram a interrupção completa das intervenções urbanísticas projetadas e executadas pela Prefeitura da Cidade do Recife. Curiosamente, enquanto as desapropriações e as demolições no bairro central se arrastavam, empreendiam-se diversas obras de melhoramentos diversos em outras áreas da cidade – especialmente, aqueles relacionados à abertura e ao calçamento de vias e à ampliação do sistema verde municipal.

Ainda em setembro de 1928, uma mensagem oficial da Prefeitura, publicada na A Província, dava conta de uma série de melhoramentos em execução na cidade: afirmava a nota que os trabalhos relativos à abertura da rua Gervásio Pires estavam em andamento, tendo sido instalados já em vários trechos os seus meios-fios e linhas d'água. Em paralelo, a nota também dava conta da abertura de novo edital para a realização de novas obras de calçamento de vias diversas, tendo recebido a Prefeitura ao todo quinze propostas de firmas privadas interessadas, até o dia 2 de junho daquele ano.

Contudo, a Comissão criada pela Prefeitura a fim de analisar as propostas achou por bem anular dita concorrência pública e proceder à outra, onde dever-se-iam esclarecer detalhes contratuais e técnicos – o tipo de asfalto a ser usado em certas áreas, por exemplo – a fim de se evitar confusões. Anulado o primeiro edital e aberto outro, o último, publicado em 11 de julho daquele ano recebeu, oito novas propostas, das quais a Comissão de engenheiros instituída pelo Prefeito selecionou cinco, a fim de que se procedesse ao revestimento asfáltico da Rua Numa Pompílio e da Avenida João de Barros, ao serviço de calçamento a paralelepípedos sobre concreto e pedra de uma área de 13.668 metros quadrados não especificada, além da macadamização – pavimentação feita a base de brita e saibro – de outra área, igualmente não especificada, de cerca de 13.060 metros quadrados.

Dava conta ainda, a mensagem, da construção de várias galerias pluviais no centro da cidade, além do prosseguimento do plantio e da conservação de árvores no centro estendido

da cidade, em diversas vias, como as avenidas Manoel Borba, Rosa e Silva e Boa Viagem, Praças e Jardins da cidade – como a Praça Maciel Pinheiro e o Horto do Derby.¹⁴²

Cerca de dois meses depois, nova publicação da prefeitura n'A Província dava conta de outras obras de melhoramentos: destacava a pavimentação em macadame da Avenida Bernardo Vieira, a qual ligava o Recife à Olinda, além da execução parcial dos serviços de calçamento em paralelepípedos sobre concreto e pedra em trechos das ruas João Perdigão, Joaquim Nabuco e Ruy Barbosa – nesta última até a altura do Largo da Ponte D'Uchôa. Em relação ainda ao calçamento de vias, a nota comentava o prosseguimento nas obras de assentamento de meios-fios na Rua Numa Pompílio referida anteriormente, assim como a macadamização das Estradas Volta do Mundo, José Rufino e de um trecho da Avenida Ruy Barbosa.¹⁴³

Já em fevereiro de 1929, enquanto as obras de remodelação no bairro de Santo Antônio continuavam paralisadas, novos melhoramentos prosseguiam sendo executados em outras áreas da cidade; nova nota n'A Província dava conta da execução dos serviços de macadamização de trechos das estradas de Tigipió, Ponte D'Uchôa e Volta do Mundo, além da construção de muros de arrimo no curso da Avenida João de Barros. Dava conta ainda da reconstrução de um pontilhão na Rua Joaquim Nabuco e reparos diversos no calçamento da Rua José Bonifácio e da estrada do Morro da Conceição. Por fim, a nova nota dava conta do plantio de mil mudas de árvores diversas no ano anterior, afirmando que outras oito mil estariam armazenadas no Horto do Derby, prontas para início do plantio a partir de março daquele ano.¹⁴⁴

Por fim, já em 1930, matéria publicada no mesmo A Província dava conta das obras em execução no cais do Recife, as quais visavam a pavimentação, arborização e iluminação da área a fim de livrá-lo de seu estado de abandono. A matéria dava conta ainda de que as obras na rua da Aurora, neste caso, decorrentes daquelas em curso no cais, também seguiam em plena execução, enquanto já se aventava os possíveis melhoramentos – não especificados

142 PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. A mensagem do sr. prefeito do Recife. **A Província**. Recife, 09 de set. de 1928, p. 02.

143 PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. No Conselho Municipal do Recife. **A Província**. Recife, 17 de nov. de 1928, p. 02.

144 PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. Abertura da primeira sessão do Conselho Municipal do Recife. **A Província**. Recife, 26 de fev. de 1929, p. 02.

– a serem realizados na rua do Sol, a fim de se combater os constantes congestionamentos naquela região – tudo isso desdobrando-se à relativamente poucas quadras das obras paralisadas haviam anos, em Santo Antônio.¹⁴⁵

As pontuais intervenções urbanísticas de “melhoramentos” e “beneficiamentos” não se encerrariam por aí. Adentrariam os primeiros anos da década de trinta, e se vão desdobrando, de modo independente umas das outras. Em que pese tratar-se aqui de uma obviedade, tendo em vista que a cidade do Recife, na época, não contava com um plano diretor propriamente dito que norteasse as intervenções urbanísticas realizadas, articulando-as previamente em um sistema urbano coerente, permitindo, portanto, que as mesmas se desdobrassem de acordo com as suas necessidades, entraves e limitações particulares, perfilar estas iniciativas ao longo do tempo é útil pois permite observar em perspectiva este referido caráter pontual, fragmentado, da gestão urbana local; corroboram, desse modo, a ideia de que não havia, ainda, um planejamento urbano propriamente dito em Recife, e sim estas medidas pontuais, surgidas em resposta aos problemas isoladamente percebidos pelos gestores da cidade – como as próprias expressões utilizadas para a elas se referir (“melhoramentos”, “beneficiamentos”) sugerem.

É justamente contra essa abordagem fragmentária da cidade e de seus problemas que vão se insurgir clamores pela elaboração de um plano geral de desenvolvimento e expansão para a cidade do Recife.

3.3 – José Estelita: o urbanismo norte-americano e a defesa de um plano geral para o Recife.

Como vimos, em meio ao imbróglio e a paralisação das obras em Santo Antônio, a Prefeitura da Cidade do Recife prosseguia realizando intervenções urbanísticas pontuais em outras áreas do município – evidenciando desse modo o caráter fragmentado, pontual, do planejamento e gestão urbana local.

Em resposta a esta abordagem pontual da gestão da cidade e do planejamento urbano local, o engenheiro José Estelita voltaria às páginas d'A Província em maio de 1930, discutindo em uma série de três artigos os problemas dela derivados. Baseando-se em

145 A Província. **O caes do Recife**. Recife, 01 de mai. de 1930, p. 03.

referências propostas pelo moderno urbanismo norte-americano, Estelita urgiria a prefeitura para que se adotasse, em Recife, um paradigma urbanístico similar, que tivesse na cidade como um todo seu objeto de análise e administração, e que, com base nisso, fosse capaz de propor um plano de expansão geral que ordenasse e orientasse devidamente o desenvolvimento da urbe.

Semanas antes da publicação do artigo de Estelita, A Província havia promovido um debate público em suas páginas, acerca da criação de um bairro escolar em Recife. Dizendo ter ouvido tanto professores como estudantes e acadêmicos, o jornal procurava colher as mais diversas ideias, impressões e críticas acerca do assunto, discutindo as várias facetas da questão: questionava se era mesmo necessária a própria criação de um bairro escolar em Recife; assumindo-se que a aventada possibilidade do tal bairro escolar ser erguido no Derby fosse de fato verdadeira, questionava também se seria esta a melhor localização para ele; por fim, indagava quais medidas poder-se-ia tomar a fim de se estimular a sociabilidade no seio da academia, com vistas a troca de ideias e a dinamização da comunidade acadêmica/escolar.¹⁴⁶

Aproveitando-se dos debates em curso sobre a possível criação do referido bairro escolar, Estelita se manifestava, apontando, primeiramente, a profunda conexão entre a dita questão em torno do novo bairro e o estado atual do planejamento urbano municipal, como também, em seguida, enfatizava a necessidade de haver um amplo debate público em torno da necessidade de um plano geral de remodelação para o Recife. Para o engenheiro José Estelita, a questão do bairro escolar representava apenas uma das várias facetas de uma questão muito mais geral, profunda e urgente: a questão do plano geral de remodelação do Recife – ou melhor dizendo, a falta de um projeto do tipo. Para Estelita “um problema como este não deve ser encarado unilateralmente, mas sim de conjunto, precisando a sua solução de grandes trabalhos preparatórios”.¹⁴⁷

O primeiro ponto defendido por Estelita residia na necessidade de se empreender o zoneamento – o “zoning” norte-americano, ou também, como coloca o engenheiro Estelita, o “bairramento” – da cidade. Sem a análise aprofundada das características topográficas,

146 A Província. **Devemos ter nosso bairro escolar?** Recife, 29 de mar. de 1930, p. 03. As entrevistas feitas pelo A Província se desdobram ao longo de todo o mês de abril de 1930, sendo publicadas quase diariamente. Dentre os entrevistados estão Ulysses Pernambucano, o então Governador do Estado, Estácio Coimbra, além de inúmeros intelectuais, professores e estudantes.

147 ESTELITA, José. O plano geral de remodelação do Recife. **A Província**, Recife, 01 de mai. de 1930, p. 03.

geográficas e humanas de cada bairro, e sem a devida regulação por parte da administração pública, da ocupação e dos usos que a sociedade fazia dos espaços urbanos, argumentava o engenheiro, a cidade tenderia a espiralar rumo ao caos, sendo dia após dia predada por erros urbanísticos primários, danosos ao seu bom desenvolvimento e expansão – e mesmo ameaçando a segurança, bem-estar e qualidade de vida da população local. Nas palavras de Estelita, mais do que um bairro escolar, eram necessários estudos aprofundados acerca da natureza do uso, da circulação, das características e da ocupação de todos os bairros da cidade, a fim de se proceder ao planejamento propriamente dito de todo o conjunto urbano e à superação dos problemas – por exemplo, de tráfego – que então assolavam o Recife. Era justamente a falta de um maior conhecimento, e especialmente, controle acerca do uso do espaço que comprometia o bom desenvolvimento da cidade:

Nos meus artigos mostrei muitos outros erros praticados aqui pela falta de uma perfeita organização municipal e à qual se deve a grande área “unzoned” da cidade, alargada diariamente a mercê do capricho dos particulares ignorantes e interessados.¹⁴⁸

Em seguida, em meio à discussão acerca dos principais problemas metodológicos que entravavam a boa administração urbana do Recife, Estelita apontava o desconcertante fato de que, em meio à efervescência do debate sobre a criação do referido novo bairro escolar, o Recife – a exemplo do que ocorrera poucos anos antes, no Rio de Janeiro, quando do início dos trabalhos de elaboração de um plano diretor pelo urbanista Agache para aquela cidade¹⁴⁹ – não contava sequer com uma planta cadastral completa e confiável, que fosse capaz de nortear de modo eficiente as empreitadas urbanísticas mais vultuosas – precisamente como aquela relativa a própria construção do bairro escolar no Derby. Mais do que isso, Estelita ia além, sugerindo que a situação geral do planejamento e gestão das cidades no restante do país não deveria ser lá muito melhor, eivados que seriam tanto pelo improvisado quanto pela falta de

148 Id. *Ibidem*, p. 03.

149 Entre 1926 e 1930 o renomado urbanista francês Alfred Agache esteve no Rio de Janeiro, onde elaborara um plano geral de expansão e remodelação para a capital federal – o qual fora publicado ainda em 1930. O plano Agache fora o primeiro plano diretor propriamente dito, elaborado para uma cidade brasileira. Vide PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL; AGACHE, A. **Cidade do Rio de Janeiro: Extensão – Remodelação - Embellezamento**. Paris: Foyer Brésilien, 1930. Disponível em <http://planourbano.rio.rj.gov.br>, acesso em 06/08/2014.

dados e estudos sistemáticos aprofundados:

Infelizmente o mal não é só pernambucano, mas brasileiro. A planta cadastral do Rio de Janeiro foi encontrada pelo urbanista Agache em tão bellas condições que alguns technicos cariocas denunciaram pela imprensa que o cadastro era uma verdadeira cõlcha de retalhos, tão profundas eram as soluções de continuidade. Se na capital da república as coisas se passam desse modo, pode-se avaliar o que anda pelo resto do paiz.¹⁵⁰

Diante do que considera o estado lastimável da administração das cidades no Brasil, o engenheiro Estelita sumaria então os três grandes passos necessários para que se superasse os problemas apontados: primeiro, dever-se-ia finalizar a então incompleta planta cadastral do Recife, para em seguida proceder-se à regulamentação do zoneamento da cidade como um todo; por fim, com base nos dados colhidos e organizados a partir dos dois primeiros procedimentos, elaborar, enfim, o dito plano geral de remodelação para a cidade do Recife, o qual conteria em si a totalidade das remodelações projetadas para a urbe.

Contudo, tal tarefa seria árdua – e não só em decorrência do previsível trabalho envolvido na execução destes três procedimentos basilares. Surpreendentemente, Estelita considera que a própria resistência da população local a uma tentativa de regulamentação governamental acerca do uso e ocupação do espaço seria um, se não o maior, dos entraves à implementação desta política urbana. Surpreendente, diga-se de passagem, pois dá conta do papel ativo do indivíduo no âmbito da vivência urbana – o que, de certo modo, sugeriria a gestão da cidade enquanto embate entre administrador e população, e não como o mero exercício abstrato do ordenamento das relações entre os indivíduos e os espaços que usualmente se pode depreender dos discursos de especialistas (arquitetos, engenheiros e urbanistas) sobre a cidade:

Sim, ninguém pense que será suave a tarefa dos dirigentes que tiverem a suprema audácia de impôr a sociedade pernambucana uma nova regulamentação municipal para esta cidade e um plano novo de remodelação e desenvolvimento. As dificuldades serão incalculáveis. (...) Nenhum dirigente poderá levar adiante a execução de um plano de conjuncto, numa cidade como o Recife, (...) sem um

150 ESTELITA, José. Op. Cit., p. 03.

formidável trabalho preliminar ou preparatório, sem que o ambiente ou a temperatura moral da população lhe sejam propícios. (...) sem que se tenha a opinião pública de certo modo esclarecida sobre as vantagens dessas remodelações da cidade, nenhum dirigente, por mais bem-intencionado que elle se nos apresente, conseguirá impor à força bruta planos completos de urbanismo por meio de leis, decretos, regulamentos, códigos e condutas.¹⁵¹

Se o planejamento urbano é mesmo tentativa de disciplinarização social, para Estelita, nem todo maquinário urbano imposto ao corpo social seria capaz de dobrá-lo – docilizá-lo. Dada a ênfase que o engenheiro Estelita deposita não no poder disciplinar do maquinário urbano, mas sim nos passos anônimos, táticas cotidianas, que resistiriam, que iludiriam repetidamente a ação governamental, é tentador ver as relações de poder entre pretensos gestores e supostos geridos sob uma ótica mais alinhada àquela de Certeau do que à Foucault. De qualquer modo, fato é que Estelita vê na sociedade uma força ativa nos embates pela cidade – o que, em consequência, sugere, não explicitamente em suas palavras, o planejamento e a gestão urbana enquanto uma relação de poder entre gestor e gerido. Nesse embate, por fim, destacava ele o papel preponderante do discurso: era preciso convencer a opinião pública, a sociedade, a fim de se planejar e gerir a cidade do ponto de vista urbanístico; apenas através da tessitura de uma verdade particular sobre a cidade, que então, por meio da grande imprensa deveria tornar-se hegemônica, os pretensos gestores poderiam dobrar aqueles que pretendiam gerir.

A fim de pôr em curso tal projeto, Estelita destacava o papel fundamental dos especialistas – arquitetos, engenheiros e urbanistas – e das suas associações (como os vários Clubes de Engenharia estaduais), devendo eles desempenhar, por meio da imprensa, o papel de propagandistas e educadores, convencendo a população de suas propostas para a cidade através do discurso fundamentado no saber institucional, científico, que possuíam. Propunha, além disso, a criação de uma comissão formada pelos profissionais da área, comissão esta que não só se encarregaria da realização de estudos, coleta de dados e produção de planos para a remodelação, o desenvolvimento e a expansão da cidade, mas também orientariam esse esforço de educação – convencimento – da sociedade:

151 Id. *Ibidem*, p. 03.

Precisamos no Recife da “Comissão do Plano da Cidade”. São os verdadeiros propagandistas, os mais uteis incentivadores nessas campanhas civicas, para a conquista do público, elevação moral da collectividade e formação de um ambiente propício a essas grandes e gerais reformas de cidades, tem sido sempre as associações, os clubs de engenharia e principalmente a imprensa desinteressada, sadia e honesta. (...) Os norte-americanos resolveram sabiamente a questão formando a “City Plan Comission” para actuar effectivamente na cidade. Sem a “Comissão do Plano da Cidade” que tomará ao seu cargo o trabalho de propaganda, auxiliando pela imprensa a educação do público, sem tal dispositivo jamais se conseguirá obra completa e efficiente em materia de urbanismo.¹⁵²

Estelita, citava então Anhaia Mello, professor da Escola Politécnica de São Paulo e presidente do Clube de Engenharia da mesma cidade, a fim de corroborar a tanto importância da figura do urbanista no planejamento e gestão urbana, quanto a de uma comissão permanente para a elaboração e execução de um plano geral de desenvolvimento urbano:

Não é um simples convite a alguns cavalheiros distintos que podem ou não ser ouvidos e cujas opiniões podem ser ou não attendidas. As administrações e os governos municipais passam: os administradores e os governantes que se sucedem, é humano, não tem todos muitas vezes as mesmas ideias e as mesmas opiniões. O desenvolvimento da cidade não pode estar sujeito a essas contingências. (...) É preciso continuidade de orientação, e essa só poderá ser obtida pela permanente “Comissão do Plano da Cidade”.¹⁵³

No seu artigo seguinte, Estelita desenvolveria o argumento que apresentara anteriormente, acerca da necessidade de se educar a sociedade acerca das questões urbanísticas a fim não só de fazê-la aceitar quaisquer planos, intervenções e regulações necessárias ao bom desenvolvimento da cidade, mas também despertar-lhes o interesse acerca das importantes questões urbanísticas, e fazendo-lhes dar às mesmas a devida atenção. Objetivava com isso, retirar os planos, projetos e discussões urbanísticas do limbo em que se encontravam, restritos que eram apenas à pequena parcela da sociedade dotada dos saberes

152 ESTELITA, José. Op. Cit., p. 03.

153 Id. Ibidem, p. 03.

necessários para entendê-los.¹⁵⁴

O segundo aspecto digno de nota presente no novo artigo de Estelita residia na nova responsabilidade, em adição às demais, que atribuía à Comissão do Plano da Cidade que vinha então defendendo: partindo da defesa de uma estrita separação entre o projetar, o administrar e o legislar sobre a cidade, Estelita enfatizava que, se por um lado, a dita Comissão deveria ter primazia sobre a elaboração das diretrizes para o desenvolvimento e a expansão urbana, tais poderes encerrar-se-iam na esfera do planejamento técnico puro, cabendo aos demais entes do estado as funções daí derivadas. Em paralelo, destacava que a dita Comissão devia servir de órgão supervisor do trabalho das diferentes secretarias, secções e departamentos governamentais responsáveis por diferentes facetas da gestão urbana – transportes, limpeza pública, águas e esgotos, edifícios, jardins e parques, etc. –, coordenando os esforços destas diferentes repartições em um todo coerente.¹⁵⁵

Por fim, no seu último artigo, Estelita enfatizaria novamente a necessidade de uma estrita separação entre a sua ambicionada comissão e a dimensão política, que reconhecia existir e considerava ser danosa ao trabalho puramente técnico, argumentava, que deveria nortear o planejamento urbano:

Todo critério é pouco na escolha dos indivíduos a quem cabe presidir permanentemente a “Comissão do Plano da Cidade”. (...) O essencial porém é que elles possam agir livremente, sem injunções políticas, sem parcialidades, não devendo de modo algum a “Comissão do Plano da Cidade” transforma-se em sucursal da Administração Municipal.¹⁵⁶

A fim de corroborar a viabilidade e os benefícios da criação de uma comissão para ordenar e executar o planejamento da cidade, Estelita relataria em seguida o caso da cidade de Chicago, onde, a partir dos trabalhos da dita comissão, conseguiu-se, dizia Estelita, convencer-se os mais distintos setores da sociedade – o comércio, os industriais, as classes escolares, etc. – a apoiar o zoneamento e o novo plano de desenvolvimento urbano para

154 ESTELITA, José. O plano geral de remodelação da cidade. **A Província**, 04 de mai. de 1930, p. 03.

155 Id. *Ibidem*, p. 03.

156 ESTELITA, José. O plano geral de remodelação da cidade. **A Província**. 10 de mai. de 1930, p. 03.

aquela cidade.¹⁵⁷

Por fim, Estelita resumia seu ponto principal, de modo contundente, afirmando que a administração pública deveria tomar as rédeas da expansão e do desenvolvimento urbano da cidade do Recife:

O Recife não pode e não deve continuar a crescer por todos os lados sem um traçado director ou um intelligente plano de conjuncto que regule a sua expansão natural. Não pode e não deve continuar a crescer por todos os lados sem uma perfeita regulamentação de “Zoning”, a exemplo do que se tem praticado em paízes mais adiantados do que o nosso. Não pode e não deve continuar a crescer por todos os lados a mercê do capricho dos particulares ambiciosos, interessados e ignorantes. Não há maior erro technico do que deixar-se esta cidade evolver sem um controle moderno e intelligente.¹⁵⁸

Diante do exposto até aqui, parece evidente a influência do urbanismo norte-americano nos enunciados de Estelita – em contraposição à tradicional predominância do urbanismo francês sobre os arquitetos brasileiros. Para além das referências e da defesa direta que Estelita faz do moderno planejamento urbano estadunidense, considerado por ele enquanto modelo exemplar a ser seguido pelo Brasil, é interessante notar também, sua aproximação para com outros grupos nacionais igualmente orientados por esse mesmo paradigma.

Na própria referência de Estelita às ideias de Anhaia Mello, professor da Escola Politécnica de São Paulo e Presidente do clube de Engenharia daquela cidade, podemos ouvir os ecos de uma inflexão recente, em curso ainda, a bem da verdade, na trajetória do pensamento urbanístico brasileiro. De acordo com Feldman, Anhaia Mello era parte de um movimento de renovação do planejamento urbano nacional, que procurava se afastar do

157 A Comissão do Plano da Cidade de Chicago, à qual Estelita se refere, fora criada em fevereiro de 1920, com o dever primeiro de empreender o amplo zoneamento da cidade. Contudo o processo não foi tão fluído quanto o enunciado de Estelita possa fazer crer. O interesse pelo zoneamento da cidade remonta ao menos ao início do século XX, tendo se intensificado no imediato pós-primeira guerra, tendo em vista o armistício e a repentina oferta de material para construção disponível – o qual, até então era consumido pelo esforço de guerra. Para uma descrição geral do processo de instituição do zoneamento enquanto prática de planejamento urbano em Chicago, vide SCHWIETERMAN, Joseph P.; CASPALL, Dana M. **The politics of place – a history of zoning in Chicago**. Illinois: Lake Claremont Press, 2006.

158 ESTELITA, José. Op. Cit., p. 03.

modelo e do paradigma urbanístico europeu – notadamente influenciado pelas noções de Hénard, Stubben e Sitte¹⁵⁹ – ao qual tradicionalmente associavam-se os profissionais da área; nesse processo de revisão e de distanciamento, esses profissionais aproximavam-se do urbanismo norte-americano, indo buscar nas experiências urbanísticas levadas a cabo nas grandes metrópoles estadunidenses – como Chicago ou Washington – as referências, os conceitos e as orientações teóricas para a formulação de uma prática de planejamento urbano – mas não, ainda, um “urbanismo” propriamente dito, entendido enquanto ciência do planejamento e gestão urbana – nacional.¹⁶⁰

Em contraposição a esse modelo tradicional europeu, Anhaia Mello iria manifestar-se pela adesão irrestrita ao urbanismo norte-americano, emprestando seus instrumentos – como a já citada “comissão do plano da cidade” – e mesmo os seus planos propriamente ditos: segundo Feldman, o Plano Regional de Nova Iorque, elaborado no final dos anos vinte, e publicado em 1929, seria considerado por Mello enquanto referência mor em relação ao planejamento de cidades. De acordo com a autora, o elogio incontestado de Anhaia ao Plano Regional para Nova Iorque e suas Adjacências¹⁶¹, assim como o seu entusiasmo geral em relação ao urbanismo estadunidense, não era um caso isolado, mas antes, parte de um longo e amplo processo de aproximação que então perpassava parte significativa do conjunto de profissionais ligados ao planejamento urbano em São Paulo – entusiasmo esse alimentado pela corriqueira divulgação de planos, instrumentos e métodos estadunidenses no âmbito do debate urbanístico paulistano.¹⁶²

O entusiasmo de Mello, é também sintomático, na medida em que o Plano Regional para Nova Iorque e suas Adjacências trazia em si todos aqueles elementos considerados enquanto preceitos basilares do planejamento urbano nos EUA – como o zoneamento da área urbana, a concentração do planejamento no âmbito do estado e a afirmação explícita tanto da

159 O trabalho de Camillo Sitte caracterizava-se não só pelo apreço ao estético, ao cênico e ao monumental, mas também pelo seu manifesto mal-estar em relação ao urbanismo que considerava utilitarista, comum aos planos de cidades industriais que proliferaram entre fins do século XIX e início do século XX. Inspirava-se, inversamente, nos traçados urbanos barrocos e medievais europeus ocidentais. Vide COLLINS, George R. (org); SITTE, Camillo. **Camillo Sitte: the birth of modern city planning**. Massachusetts: Dover, 2006.

160 FELDMAN, Sarah. **Planejamento e Zoneamento: São Paulo – 1947-1972**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/Fapesp, 2005, p. 27.

161 Tradução livre, minha. No original: Regional Plan to New York and its Environs.

162 FELDMAN, Sarah. Op. Cit. p. 29.

profissão do urbanista, agora separado tanto do arquiteto quanto do engenheiro, quanto da perenidade do planejamento da cidade (e, portanto, da maior liberdade de ação das comissões de planejamento junto à dimensão política da administração urbana).¹⁶³

De acordo com o plano original para Nova Iorque, a cidade deveria ser gerida de acordo com os mesmos preceitos técnicos e ordeiros comuns à gestão dos negócios – ou do lar:

THE REGION PLANNED LIKE A BUSINESS OR A HOME. The Regional Plan to New York and its Environs does for this greater Center what a development plan does for a business (...) maps out a course for systematic and orderly growth so laid down as to meet every conceivable possibility (...).¹⁶⁴

Nesse sentido, o Plano de Nova Iorque, referência para Anhaia e Estelita, destacava que o desenvolvimento e expansão urbana devia submeter-se ao crivo do especialista – o urbanista –, desdobrando-se de acordo com as orientações estabelecidas por ele, elaboradas a partir de análise minuciosa das características da “cidade-objeto”. O urbanista passa a ser um criador de cidades, definindo as regras que as governariam e os procedimentos à serem tomados pela administração governamental a fim de assegurar seu eficiente e organizado desenvolvimento.

Tendo na Região sua unidade de análise, planejamento e intervenção – o que então englobava tanto a cidade de Nova Iorque quanto a área circunvizinha – o Plano Regional para Nova Iorque e Adjacências pautava-se ainda pela cuidadosa administração de três aspectos que considerava fundamentais para o bom funcionamento da cidade: o transporte urbano, o bem-estar da população e as diretrizes de uso e ocupação do espaço urbano. No primeiro caso, o Plano preconizava a ampliação e a regulação do transporte, de carga e passageiros, em escala inter-regional, de modo a ordenar e otimizar o trânsito interestadual entre Nova Iorque, Connecticut e Nova Jérsei, além de promover o descongestionamento no centro da cidade por meio de ampliações na malha ferroviária e pela administração dos fluxos de trânsito. No segundo caso, procurava promover o bem-estar e a qualidade de vida por meio da

163 Id. Ibidem, pp. 29-30.

164 REGIONAL PLAN ASSOCIATION, The. A Close-up of the Regional Plan in New York and its Environs, 1929. p. 02. Disponível em; <http://digital.hagley.org/cdm/ref/collection/p15017coll16/id/2328>, acesso em 07/08/2014.

MAP NO. 6

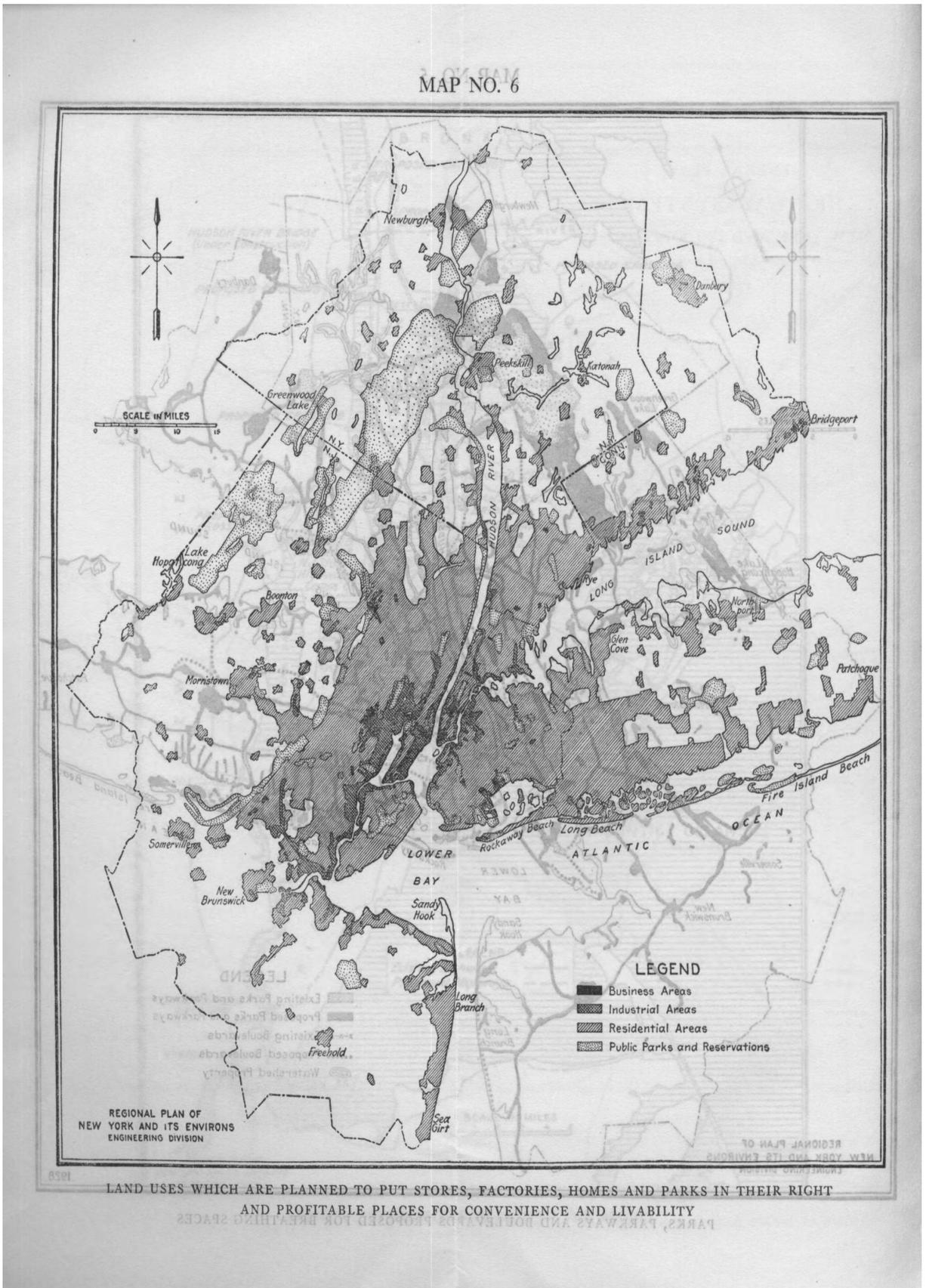


Figura II - Map n° 6 - Regional Plan of New York and its Environs

Fonte: REGIONAL PLAN ASSOCIATION, The. A Close-up of the Regional Plan in New York and its Environs, 1929. p. 12.

desconcentração da população no centro da cidade – descompactação esta associada ao zoneamento e regulação do uso do espaço urbano:

SPREADING OUT THE POPULATION IN COMFORT: The essential feat of the Plan is the spreading out of the population over a wider area with industries, stores, living, transportation and recreation facilities so arranged that the existing congestion in the central part of the Region will diminish and traffic can move.¹⁶⁵

Por fim, o Plano Regional ainda previa a ordenação dos espaços urbanos de acordo com um critério funcional, concentrando a área industrial da cidade às margens do Rio Hudson e da face oeste de sua baía, ao passo que dedicava Manhattan e parte da costa leste da mesma baía do Hudson aos negócios – destinando o vasto restante da área urbana à moradia, pontuada por parques e áreas verdes.

De modo geral, o enunciado de Estelita vai se somar àqueles que procuravam afirmar tanto o papel do urbanista dentro dos âmbitos não só do planejamento urbano, mas também da própria estrutura governamental. Idealmente, a comissão sugerida por Estelita seria perene, perpassando as sucessivas administrações públicas e, a bem da verdade, impondo a estas, pela força de suas credenciais legitimadoras – o saber institucionalizado, científico, que possuíam –, as diretrizes que governariam planejamento da cidade.¹⁶⁶

3.4 – O Parecer técnico sobre o Plano de Remodelação para o Bairro de Santo Antônio.

Como vimos, com o objetivo de responder aos percebidos problemas do congestionamento, higiene e infraestrutura no bairro de Santo Antônio, no coração do Recife, a prefeitura do município idealizou um plano de remodelação para área; assentado, em larga medida sobre o paradigma teórico-metodológico urbanístico francês, o plano elaborado pelo engenheiro chefe da seção técnica da prefeitura, Domingos Ferreira, propunha a completa demolição do casario tido na conta de infecto e decadente, substituindo-o por amplas e simétricas vias preconizadas pelo moderno urbanismo europeu. A fim de executar-se as obras, a prefeitura fechou contrato com a Companhia Constructora do Norte do Brasil, mas a

165 Id. *Ibidem*, p. 05.

166 Para uma discussão aprofundada acerca da relação entre saber e poder no âmbito do planejamento urbano recifense, entre os anos trinta e cinquenta, vide: PONTUAL, Virgínia. *Op. Cit.*

remodelação do bairro acabou não sendo efetivamente realizada: alegando dificuldades financeiras diversas a CCNB não deu prosseguimento às desapropriações, demolição e reconstruções previstas, o que resultou na rescisão do contrato entre as partes.

No correr dos quase três anos em que o imbróglho desdobrou-se, tanto o plano de remodelação elaborado pela prefeitura quanto o contrato firmado para com a CCNB foram alvo de intenso escrutínio de debate público. No primeiro caso, avolumavam-se críticas aos benefícios percebidos enquanto exacerbadamente positivos para a Companhia; chegou-se a questionar, nas páginas dos jornais, a própria validade jurídica do dito contrato. No segundo caso, intenso debate propriamente urbanístico desdobrou-se, onde tanto o plano em si quanto o seu próprio paradigma teórico-metodológico foram incessantemente questionados, abrindo espaço para enunciados em defesa de uma nova orientação teórica para o planejamento urbano nacional. Como vimos, o contrato cairia por terra em meados de 1930. O plano de remodelação viria logo a seguir.

Acerca da confusão contratual, de acordo com o contrato original, o acordo firmado entre a municipalidade e a Companhia Constructora do Norte do Brasil preconizava que a execução das obras de remodelação do bairro de Santo Antônio deveriam ser completadas dentro do prazo de três anos, a contar da data da assinatura do contrato – no caso, 19 de fevereiro de 1927. Entre fevereiro de 1927 e junho de 1930 a CCNB procedeu às obras, inicialmente cumprindo com as cláusulas do contrato: iniciou os serviços acordados dentro do prazo estipulado, desapropriou e demoliu, ao todo, 32 prédios, removeu os escombros resultantes, utilizando-os no esforço de terraplenagem do Jardim 13 de Maio, legalizou perante a Delegacia Fiscal o aforamento dos respectivos terrenos e dividiu-os em 162 lotes – deixando de dar maior desenvolvimento aos trabalhos pelas dificuldades financeiras que se seguiram¹⁶⁷.

No entanto, alegando dificuldades financeiras a companhia, a qual responsabilizava o arrefecimento da economia nacional pelos seus problemas, e por ocasião do falecimento de seu representante, requereu, ao fim do prazo estipulado em contrato, a prorrogação do mesmo para a conclusão das obras. Em decorrência desse requerimento, e tendo em vista o fim do prazo para a conclusão das obras, a prefeitura da cidade do Recife criou uma comissão formada por engenheiros e técnicos municipais, com o objetivo de avaliar os trabalhos

167 A Província. **A remodelação do bairro de Santo Antonio**. Recife, 24 de jun. de 1930, p. 03.

realizados até então pela CCNB. Em face do parecer emitido pela comissão, a Prefeitura optou por rescindir o contrato com a Companhia Constructora¹⁶⁸. A CCNB transferiu então à prefeitura todos os terrenos e prédios recebidos quando do contrato, além daqueles adquiridos posteriormente, incluindo-se dentre estes os lotes do Jardim 13 de Maio. A CCNB fora, no entanto indenizada pelos custos alegadamente envolvidos no dito processo, indenização esta não só prevista dentro dos termos do contrato original como também tornada pública nas páginas d'A Província ainda em junho daquele ano – o que suscitou novas, e intensas críticas, em especial, nas páginas do Jornal do Recife.¹⁶⁹

Em relação ao projeto de remodelação do bairro de Santo de Antônio, a despeito de suas possíveis qualidades e limitações, o plano de Domingos Ferreira teve uma vida curta. Mesmo após ter sido devidamente aprovado pela Prefeitura da cidade do Recife, e mesmo já se tendo iniciado o processo de desapropriações do casario à ser demolido quando da reforma do bairro, o plano de remodelação para o bairro seria alvo de novo escrutínio e debate público.

Com a Revolução de Trinta¹⁷⁰ tanto A Província quanto o Jornal do Recife procuram se alinhar em meio às forças reorganizadas no novo ambiente político: o primeiro, já há muito simpático à situação deposta, e ao governo central de Washington Luís derrubado, saúda, forçosamente, o novo regime; o segundo, já àquela época havia demonstrado repetidas vezes sua antipatia ao regime deposto pela revolução – em especial ao ecoar as acusações de desmando e autoritarismo dos discursos de João Pessoa em relação ao governo Central¹⁷¹. Com a Revolução, e o realinhamento das forças políticas dentro do âmbito estadual, manifesto, especialmente, no desmonte da – como já colocara Pandolfi – *máquina estacista*¹⁷² e na ascensão da até então oposição aglutinada em torno de Carlos de Lima Cavalcanti, Lauro

168 Lei 1768, de 19 de Março de 1930 & Ato nº 162. vide: A Província. **O que tem sido a administração do sr. Costa Maia na Prefeitura do Recife.** Recife, 06 de set. de 1930, p. 08.

169 Jornal do Recife. **Torto desde o princípio.** Recife, 26 de jun. de 1930, p. 01.

170 Jornal do Recife. **A Revolução Brasileira Triunfante.** Recife, 25 de out. de 1930, p. 01.

171 PESSOA, João. A Mentalidade impermeável do Presidente da República e a consciência do Brasil. **Jornal do Recife.** Recife, 08 de jun. de 1930, p. 01.

172 PANDOLFI, Dulce Chaves. Op. Cit. p. 372.

Borba, então membro do Club de Engenharia de Recife, fora nomeado Prefeito do Recife, tomando posse no mesmo ano. Tendo em vista à ruptura do contrato para a execução das obras entre a prefeitura municipal e a CCNB e o impasse daí surgido, o novo prefeito imediatamente convidou, publicamente, o Club de Engenharia de Pernambuco, instituição da qual fazia parte antes de sua nomeação para o cargo de chefe do executivo municipal, a analisar e emitir um parecer acerca da viabilidade de execução do plano de remodelação de Santo Antônio originalmente elaborado por Domingos Ferreira¹⁷³.

O ofício enviado pelo prefeito Lauro Borba ao Clube de Engenharia representa um novo ponto de inflexão nos rumos do planejamento urbano municipal: não só reconhecia a legitimidade da referida agremiação profissional na medida em que a ela recorria a fim de resolver o impasse envolvendo a reforma no bairro de Santo Antônio, mas também, e mais importante, reconhecia publicamente e oficialmente – tendo em vista tratar-se de ofício do executivo municipal – o papel e o lugar do profissional do urbanismo – no contexto de Recife, usualmente engenheiros de formação – no âmbito do planejamento urbano.

Estes elogios e o reconhecimento público dirigidos ao Clube de Engenharia pela Prefeitura marcariam o início de um lento processo de aproximação entre os representantes mór do saber urbanístico local e a administração pública municipal – um movimento de consolidação do papel do engenheiro e urbanista similar àquele manifesto nas comissões de planejamento existentes nas cidades norte-americanas defendido por José Estelita e tantos outros. Nesse sentido, vê-se igualmente, o desdobrar de outra inflexão, já em curso havia algum tempo: a aproximação do planejamento urbano recifense às práticas e métodos comuns ao planejamento urbano desenvolvido nos EUA, ao mesmo tempo em que processava-se um distanciamento equivalente do mesmo em relação ao modelo europeu – notadamente francês – tradicionalmente usado enquanto referência maior pelos planejadores e pensadores da cidade.

Quando da publicação deste ofício, e conseqüentemente, do convite de Lauro Borba ao Clube de Engenharia, porém, a instituição já vinha trabalhando em um projeto de remodelação alternativo, previamente enviado ao Prefeito – o memorial e o novo desenho dos melhoramentos para o bairro a que se refere Lauro Borba no dito ofício. No entanto, em que pese ter sido realizada uma exibição pública do plano aos interessados, nas dependências do

173 Jornal do Recife. **O bairro de Santo Antonio**. 24 de jan. de 1931, p. 01.

Clube¹⁷⁴, as características do plano alternativo só seriam publicados na grande imprensa posteriormente. Antes, a instituição manifestar-se-ia acerca do plano de Domingos Ferreira.

Em artigo publicado no *Jornal do Recife*, José Estelita, membro da Comissão Especial encarregada pelo Clube de Engenharia de Pernambuco de preparar o parecer acerca do plano de Domingos Ferreira, revelava que o dito parecer considerou o plano de Domingos Ferreira inexecutável¹⁷⁵. De acordo com Estelita, as razões apontadas pela Comissão do Clube de Engenharia recaíam majoritariamente sobre o peso orçamentário de uma reforma da amplitude proposta por Ferreira. Dizia Estelita que seria muito fácil arrasar por completo um bairro, substituindo sua malha urbana pelas amplas avenidas preconizadas no plano de Ferreira, a fim de se resolver o problema do congestionamento no centro da cidade. Porém, para Estelita, em que pese o plano ser “muito bonito visto no papel, apreciado através das perspectivas arranjadas por arquiteto habilidoso”¹⁷⁶, os custos de sua implementação seriam estratosféricos – e, uma vez mais, incompatíveis com o orçamento municipal. Estelita terminava o seu parecer afirmando mais uma vez a necessidade de se adequar os planos de intervenção ao orçamento público, destacando a importância da faceta econômica no planejamento da cidade.

É interessante notar aqui a repentina guinada na opinião, no tom e nos argumentos de Estelita em relação ao plano de Domingos Ferreira. Como vimos anteriormente, cerca de três anos antes, ainda em 1927, o dito engenheiro vinha a público louvar o mesmo plano de remodelação, quando de sua primeira publicação nas páginas d'A Província. Além disso, ainda em 1927, Estelita não fizera nenhuma menção negativa ao aspecto financeiro do plano elaborado por Domingos – em que pese, em artigos de opinião anteriores ao dele o engenheiro Paulo Guedes ter, repetidamente destacado os custos de implementação do mesmo – demolições, desapropriações e reformas infraestruturais – como proibitivos face ao exíguo orçamento municipal.

Em verdade, Estelita dizia que, em referência ao plano de Ferreira, “o grande público ainda não suspeita que seja possível nos dias correntes conciliar a ciência, a arte e igualmente

174 *Jornal do Recife*. **Bairro de Santo Antonio**. Recife, 11 de jan. de 1931, p. 03.

175 ESTELITA, José. O projecto de remodelação do bairro de Santo Antonio. **Jornal do Recife**. Recife, 31 de jan. de 1931, p. 01.

176 Id. *Ibidem*, p. 01.

os interesses das finanças na elaboração de um plano parcial ou geral urbano”, sugerindo não considerar o aspecto puramente financeiro do plano que agora criticava nesses termos tinha, à época, grandes problemas.

Adicionalmente, o artigo de Estelita trazia sucessivas referências, aparentemente sarcásticas, às “belas avenidas”, “bonitas curvas” e ao “aspecto monumental” do plano de Ferreira, para em seguida repetir as afirmações de que tudo funciona bem no papel mas não na prática. Tal postura parece próxima, em tom e argumentação, às críticas feitas ao mesmo plano ainda em 1927, por Paulo Guedes – e às quais Estelita pareceu rebater de modo velado ao afirmar, como vimos, que, surpreendentemente, àquela altura, ainda haviam engenheiros que não consideravam possível acomodar o aspecto artístico, técnico e financeiro em um plano de remodelação.

Por fim, o repúdio de Estelita ao cênico, ao estético – que antes louvara enquanto elemento próprio do planejamento urbano – presente neste novo parecer assinado em 1931, em nome da austeridade orçamentária e da eficiência financeira, parece marcar também o oficial distanciamento dele (e provavelmente do Clube de Engenharia de Pernambuco, tendo em vista ser o parecer, em última análise, fruto do trabalho desta instituição) em relação àquele referido paradigma teórico-metodológico modernista europeu – francês –, e a paralela aproximação dos mesmos em relação ao planejamento urbano norte-americano. Até então, vale lembrar, os enunciados de Estelita que enalteciam o planejamento norte-americano eram tão somente sua opinião pessoal, defendida em cartas abertas, artigos e matérias nos jornais; agora, contudo, falava em nome de uma instituição – o Clube de Engenharia de Pernambuco.

De qualquer modo, a Comissão Especial do Clube de Engenharia considerou o Plano de Remodelação do Bairro de Santo Antônio como sendo um peso insustentável para a municipalidade, tendo em vista que, de acordo com o parecer, tal tipo de reforma demandaria a demolição de uma vastíssima área de uma só vez; os custos das desapropriações necessárias, por si só, argumentavam, inviabilizariam o projeto. De acordo com José Estelita, era necessário ainda que, paralelamente ao plano de remodelação, se estabelecesse um plano financeiro propriamente dito, a fim de se projetar os custos de implementação das obras – plano financeiro este que obviamente não constava do plano geral de remodelação do bairro elaborado por Domingos Ferreira.

Paralelamente, o parecer da comissão propunha ainda que se adotasse, ao invés do plano de Domingos Ferreira, um segundo plano de remodelação para a cidade, o qual fora

baseado em um projeto de remodelação urbana anterior, elaborado pouco mais de uma década antes, ainda em 1918, pelo engenheiro Morais Rego – outro dos membros da comissão responsável pelo referido parecer. Estelita voltaria às páginas do *Jornal do Recife* a fim de esclarecer a questão, afirmando que este novo projeto, era, já, em grande parte, uma versão atualizada da referida “planta aprovada pelo poder municipal em 1918”, e que, procurava apresentar uma saída viável, sobretudo do ponto de vista financeiro, para o “entrave criado pelo decreto de desapropriação dos 368 prédios que a Companhia Constructora se propunha a demolir”¹⁷⁷.

Tal plano partia da premissa de que o congestionamento no bairro de Santo Antônio derivava, em larga medida, da ação da corrente de tráfego leste-oeste, vinda do bairro do Recife, a qual cruzava Santo Antônio rumo tanto à São José quanto à Boa Vista. A corrente de tráfego rumo à São José escoava sem grandes atropelos pela ponte Maurício de Nassau, enquanto a outra, rumo à Boa Vista, congestionava a rua João Pessoa. A fim de combater o problema, a solução principal proposta residia na abertura da Rua Francisco Jacyntho até a Avenida Martins de Barros, o que facilitaria o acesso da corrente de tráfego para a Boa Vista às duas pontes na área – dividindo-a, portanto, por dois canais de escoamento¹⁷⁸.

Adicionalmente, o projeto propunha ainda o alargamento e alongamento de uma série de vias próximas, além da reconstrução da atual Ponte Duarte Coelho e do alongamento da Avenida Conde da Boa Vista, com o intuito de proporcionar maior fluidez ao tráfego de entrada e saída do centro da cidade. O parecer emitido pela comissão do Clube de Engenharia argumentava ainda que o plano de Morais Rego, bem mais modesto do que aquele elaborado por Domingos Ferreira, seria mais condizente com a situação orçamentária da municipalidade na época.¹⁷⁹

Em vista do parecer negativo da Comissão do Clube de Engenharia, o plano de remodelação elaborado por Domingos Ferreira fora então definitivamente abandonado. No

177 ESTELITA, José. O plano de remodelação do bairro de Santo Antonio. **Jornal do Recife**. Recife, 03 de fev. de 1931, p.01.

178 Id. *Ibidem*, p. 01.

179 Id. *Ibidem*, p. 01.

entanto, a despeito da rescisão do contrato entre a prefeitura e a CCNB, e do posterior engavetamento do plano de Ferreira, o anteprojeto do plano de remodelação apresentado pelo Clube de Engenharia à prefeitura em seu parecer, a título de contraproposta, não foi automaticamente adotado pela municipalidade. Como veremos a seguir, a remodelação de Santo Antônio ainda seria motivo para muitos outros debates.

Cabe notar aqui, por fim, a notável inflexão nos rumos do planejamento urbano em Recife. Em meio à turbulência política do final dos anos trinta, especialistas e gestores da cidade procuram ativamente distanciar-se das antigas referências teóricas, das antigas práticas e dos antigos métodos de planejamento urbano; surpreendentemente ou não, são justamente os expoentes desse movimento – o Clube de Engenharia – também os maiores opositores, se não no âmbito propriamente político, mas sim no âmbito do planejamento urbano, ao antigo urbanismo praticado pela prefeitura pré-revolução.

**Capítulo III – Primeiros passos para uma institucionalização do planejamento urbano
em Recife**

Como vimos, o final dos anos vinte e o início dos anos trinta viram uma grande intensificação nos debates e na produção intelectual acerca do planejamento urbano na cidade do Recife. Tal efervescência urbanística, por assim dizer, porém, não fora traço característico apenas da capital estadual pernambucana. Naquele momento, discussões e processos similares desdobravam-se em paralelo em diversas outras capitais estaduais, denotando o caráter, amplo, quiçá propriamente nacional dessa ebulição.

Ao passo que discutia-se, em Recife, a melhor saída para o imbróglio contratual envolvendo a CCNB e os rumos mais acertados para o desenvolvimento do planejamento urbano municipal, Prestes Maia apresentava à São Paulo um novo e arrojado plano de avenidas que, por meio do uso extensivo de grandes avenidas e vias perimetrais – o “perímetro de irradiação”, buscava resolver o já periclitante problema da circulação e dos congestionamentos na capital paulista¹⁸⁰; de modo similar, no Rio de Janeiro o renomado urbanista francês Alfred Agache publicava, em 1930, seu Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento para a capital federal¹⁸¹, oferecendo tanto a ordenação firme do zoneamento quanto a inspiração do cênico e do monumental das grandes avenidas, praças e parques em resposta aos clamores pelo combate a degradação, aos congestionamentos e a insalubridade do centro da cidade.

Em Vitória, no final da década de 1920, já proliferavam os projetos de urbanização dos seus balneários e arrabaldes¹⁸², enquanto em Salvador, logo em seguida do projeto de saneamento de Saturnino de Britto, já se viam desdobrar iniciativas mais ousadas – como a construção do célebre Elevador Lacerda¹⁸³. Em paralelo os debates e as ações em torno da cidade se desdobravam em diversas outras metrópoles da época, sendo especialmente intensos

180 VASCONELLOS, Eduardo Alcântara de. **Circular é preciso, viver não é preciso – a história do trânsito na cidade de São Paulo**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 1999. Especialmente pp. 65-95.

181 PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL; AGACHE, A. **Cidade do Rio de Janeiro: Extensão-Remodelação-Embelezamento**. Paris: Foyer Brésilien, 1930. Disponível em <http://planourbano.rio.rj.gov.br>, acesso em 09/08/2014.

182 MONTEIRO, Peter Ribon. **Vitória: Cidade e Presépio – os vazios visíveis da capital capixaba**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2008.

183 Acerca do Elevador Lacerda e demais intervenções relacionadas à art déco, vide: CZAJKOWSKI, Fernando (org). **Guia da arquitetura Art Déco no Rio de Janeiro**. 3ª Edição. Rio de Janeiro: Casa da Palavra: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2000.

em Porto Alegre, Belo Horizonte, Niterói e Goiânia¹⁸⁴.

Dentro desse contexto de ebulição urbanística, a realização, no Rio de Janeiro, do IV Congresso Pan-americano de Arquitetos, em junho de 1930, serviria ao mesmo tempo, tanto como corolário reconhecedor da pujança das discussões urbanísticas no Brasil quanto instrumento de convergência, trocas e de amplificação dos inúmeros debates desdobrados até então, majoritariamente, em âmbito puramente local.

4.1 – O IV Congresso Pan-americano de Arquitetos.

Decorrido entre 20 de junho e 02 de julho de 1930, o IV Congresso Pan-americano de Arquitetos reuniu delegações na Escola Nacional de Bellas Artes arquitetos e urbanistas, tanto brasileiros quanto sul-americanos, com o duplo intuito de discutir os possíveis rumos do planejamento urbano no Brasil e na América do Sul, quanto expôr à sociedade por meio de exibição contígua, os mais novos projetos, métodos e orientações teóricas que então vicejavam no campo científico e profissional do planejamento urbano¹⁸⁵.

Dentre os projetos expostos no salão do Congresso, cabe destacar aqui um breve anteprojeto elaborado pelo próprio presidente do evento, o arquiteto Nestor de Figueiredo, o qual propunha uma ampla intervenção remodeladora para a cidade do Recife¹⁸⁶. Tal plano voltaria a baila posteriormente, sendo discutido adiante.

Inaugurado e conduzido sob a tutela do arquiteto e urbanista pernambucano radicado no Rio de Janeiro, Nestor de Figueiredo, o Congresso serviu de mesa de debates onde discutiu-se, entre outras coisas, o próprio papel político e social e o estado atual do planejamento urbano nacional. Ao fim das deliberações, produziu-se um documento que, intitulado de Tese V, deveria tanto nortear a atuação das classes profissionais relacionadas à questão urbana – no caso, os engenheiros, os arquitetos e os urbanistas – quanto delimitar a postura governamental ideal, na opinião dos congressistas, a ser adotada em relação ao

184 A coletânea organizada por LEME é especialmente útil para se vislumbrar o quadro geral dos projetos, intervenções e debates em torno do planejamento urbano e da urbanização em diversas cidades brasileiras. Vide LEME, Maria Cristina (org). Op. Cit.

185 Diário da Noite. **O IV Congresso Pan-americano de Architectos**. Rio de Janeiro, 14 de jun. de 1930, p. 03.

186 Jornal do Brasil. **No dia da inauguração – Ouvindo o Presidente do IV Congresso Pan-Americano de Architectos**. Rio de Janeiro, 20 de jun. de 1930, p. 09.

planejamento urbano. Dizia a Tese V¹⁸⁷:

I – O IV Congresso Pan Americanos de Arquitetos manifesta a aspiração de que a remodelação e extensão das cidades americanas e a formação de novos centros urbanos se efetuem conformemente a planos gerais estabelecidos de acordo com os modernos princípios e normas do urbanismo, e, de que não sejam mero resultado da imprevisão, do acaso ou do interesse privado. O Congresso faz voto para que leis nesse sentido sejam promulgadas o mais breve possível, e determinou ao mesmo tempo os meios e recursos legais necessários à realização prática dos planos mencionados.

É interessante notar aqui a correlação entre a diretriz primeira da dita Tese V e os enunciados vistos em âmbito local, em Recife, e especialmente, vindos de José Estelita, acerca tanto da necessidade de se submeter as intervenções urbanísticas realizadas pelas administrações municipais a um plano coerente, totalizante – na medida em que teria no centro urbano como um todo o seu escopo e eminentemente “técnico” – desenvolvido pelo especialista (o urbanista) a partir dos saberes formais instituídos (no caso, a arquitetura). Ao condenar o improvisado e a “imprevisão”, urgia pelo reconhecimento da função salutar desempenhada pelo profissional do planejamento urbano, afirmando para ele um espaço claro dentro do âmbito do planejamento e gestão das cidades: em vez de mero profissional contratado por ocasião de certa intervenção, era ele, o urbanista, o verdadeiro criador e orientador do desenvolvimento das cidades.

Em seguida, a Tese V procurava afirmar a identidade própria das cidades brasileiras, alertando contra o perigo da diluição desta em decorrência da adoção impensada e indiscriminada de soluções produzidas pelo urbanismo internacional. A fim de conservar tais identidades urbanas, a Tese V enfatizava a necessidade de conduzir-se, em paralelo ao planejamento urbano propriamente dito, estudos historiográficos, a fim de se delimitar e proteger estas feições identitárias cidadinas:

III – As cidades americanas não devem perder de vista, no desenvolvimento de seus planos, seu passado histórico, seu ambiente e seus costumes, a fim de poderem conservar os caracteres próprios que as tornem evocativas, interessantes e distintas

187 Jornal do Brasil. **IV Congresso Pan Americano de Architectos**. Rio de Janeiro, 01 de jul. de 1930, p. 09.

umas das outras. O estudo histórico deve ser uma das bases para a elaboração dos planos de melhoramento e extensão das cidades.¹⁸⁸

Em seguida, a Tese V destacava a necessidade premente de se difundir tanto o saber urbanístico quanto a produção científica a ele relacionada, por meio tanto da instituição de disciplinas relacionadas ao tema nos currículos universitários dos cursos superiores de arquitetura, como também através do estímulo as trocas de ideias e aos debates por meio da criação e difusão de publicações especializadas:

IV – O Congresso recomenda a criação de cadeiras ou mesmo cursos de urbanismo nas escolas superiores de arquitetura e engenharia, devendo haver igualmente, ao menos nas primeiras o ensino especializado do paisagismo.

V – O Congresso faz votos para que sejam divulgados os princípios gerais do urbanismo mediante livros, artigos, conferências, etc., e para que se estabeleça entre as escolas, repartições oficiais e sociedades de arquitetura e de urbanismo uma permanente e intensa permuta de documentos e ideias.¹⁸⁹

De modo geral, o curso de ação advogado no IV Congresso Pan-americano de Arquitetos preconizava o estabelecimento do planejamento urbano tanto enquanto saber cientificamente construído, afirmando assim a legitimidade de seus profissionais, quanto em prática inerente à gestão governamental – afirmando assim o lugar do arquiteto e/ou urbanista no âmbito institucional dessa mesma gestão. Opondo-se à abordagem tradicional ‘intervencionista’ predominante até então, a qual se pautava por reformas localizadas em razão de problemas urbanos específicos, destacava uma vez mais a importância da noção de gestão – portanto, continuada – da cidade. Por fim, destacava o controle incontestado do especialista responsável pelo planejamento urbano sobre a cidade – os espaços, os recursos e as pessoas: a criação, a expansão e o desenvolvimento da urbe não deveria se desdobrar a partir das relações particulares entre pessoas e espaços, mas sim ser previamente planejado, executado de acordo com as diretrizes técnicas elaboradas por uma classe de especialistas no assunto – arquitetos e, em um futuro próximo, os urbanistas.

188 Id. *Ibidem*, p. 09.

189 Id. *Ibidem*, p. 09.

No mais, as diretrizes norteadoras dos planos de urbanização a ser elaborados por estes especialistas deveriam exibir uma tônica autóctone, enfatizando aspectos históricos, geográficos e sociais locais, em detrimento da simples transposição das soluções elaboradas por escolas estrangeiras de planejamento urbano¹⁹⁰.

Por fim, outro aspecto interessante da questão repousa, precisamente na natureza dos profissionais responsáveis pelo Congresso. Organizado pela classe de arquitetos, obviamente, o Congresso de Arquitetos tenta trazer para si, agora de modo claro e evidente, a prerrogativa do saber urbanístico, já há muito sob sua tutela – o qual deveria articular-se à arquitetura, e não exatamente à engenharia. Tal movimento, como veremos adiante, poderia ser um dos motivos para os atritos recorrentes em Recife acerca dos rumos do planejamento urbano local.

4.2 – Os problemas da remodelação do Recife e o convite da Prefeitura a Figueiredo.

Ao passo que se intensificavam, no Rio de Janeiro, os debates acerca dos rumos do planejamento urbano – em decorrência da realização do IV Congresso Pan-americano de Arquitetos, em Recife, prosseguiram os problemas relativos à remodelação do bairro de Santo Antônio. A despeito da paralisação das obras de reforma propriamente ditas no bairro central, face tanto aos entraves propriamente logísticos encontrados quanto à resistência organizada ao projeto original, majoritariamente aglutinada em torno do Clube de Engenharia, terem tolhido momentaneamente as aspirações de remodelação local, ela não significaria o fim das tentativas de implementação de uma prática de planejamento urbano organizada na cidade do Recife.

Pelo contrário. Ao longo do resto do ano de 1930, e de boa parte do ano de 1931, a Prefeitura da cidade retomaria os trabalhos de reforma do bairro, dando continuidade às desapropriações e demolições já iniciados pela CCNB. Orientava-se, a partir de então, pelo

190Nestor de Figueiredo já havia discutido este ponto anteriormente. Em uma entrevista ao *Jornal do Brasil*, relativa ao planejamento de residências no Rio de Janeiro, Nestor defende a necessidade de se pensar saídas arquitetônicas que levem em conta as especificidades do Brasil. Argumenta que o trabalho de mestres da arquitetura moderna, como Le Corbusier, a despeito de suas qualidades, não deve ser aplicado *ipsis litteris* ao contexto brasileiro. Discorrendo sobre a relação entre a casa e o calor de nosso clima, afirma que a ênfase do modernismo arquitetural na busca pelo sol e pela iluminação é justamente o contrário daquilo que o brasileiro procura em sua casa – o abrigo à sombra. Assim, para Figueiredo, as teorias urbanísticas estrangeiras devem passar por um processo de condicionamento ao contexto brasileiro. Vide FIGUEIREDO, Nestor. O Calor e a casa carioca. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 19 de jan de 1930, p. 10.

plano alternativo de reforma para àquela área central contraproposto pela Comissão Especial do Clube de Engenharia de Pernambuco, quando da rescisão do contrato para com a dita firma construtora e do posterior abandono do plano de reforma e embelezamento originalmente proposto por Domingos Ferreira¹⁹¹.

Ao passo que a prefeitura da cidade continuava a executar as demolições em Santo Antônio, porém, os intensos debates ocorridos no âmbito da capital estadual pernambucana reverberavam para além dos estritos limites da imprensa do estado, ecoando nas páginas dos jornais cariocas – o que, ver-se-ia, abriria portas para a elaboração de novas saídas para o problema. Recapitulando, em abril de 1931, tanto os embates e os debates em torno da questão do planejamento urbano em Recife quanto os problemas e avanços da remodelação do bairro de Santo Antônio, dizia o Jornal do Brasil:

Agita-se neste momento o problema da transformação do bairro de Santo Antonio, na Cidade de Recife. O Dr. Lauro Borba, seu Prefeito e grande colaborador do Interventor Federal, Dr. Lima Cavalcanti na reconstrução geral de Pernambuco, preocupado com a questão estética e do tráfego que precisava ser urgentemente resolvida na parte de maior movimento da cidade, procurou ouvir a opinião do Club de Engenharia de Pernambuco sobre um projeto anteriormente organizado no governo deposto. A comissão designada pelo Club não concordou com esse projeto de autoria do Dr. Domingos Ferreira e apresentou outro que está sendo objeto de discussão na imprensa da Capital do grande Estado nordestino.¹⁹²

À época residindo no Rio de Janeiro, Nestor de Figueiredo já estava ciente das discussões urbanísticas que então se desdobravam nas páginas dos jornais recifenses. Em entrevista ao Jornal do Brasil, o arquiteto dizia acompanhar com muito interesse os debates em curso na imprensa recifense, comentando ainda que os mesmos “despertaram (...) na opinião pública uma grande curiosidade em torno do assunto”¹⁹³.

191 Jornal do Recife. **O dia de hoje**. Recife, 25 de mar. De 1931, p. 01. Para as demolições em curso vide também: Jornal do Recife. **Bairro de Santo Antonio**. Recife, 18 de abr. de 1931, p. 01; Jornal do Recife. **Bairro de Santo Antonio**. Recife, 23 de jun. de 1931, p. 03.; Jornal do Recife. **Continuam as demolições**. Recife, 11 de jul. de 1931, p. 01.

192 Jornal do Brasil. **A Urbanização de Recife**. Rio de Janeiro, 21 de abr. de 1931, p. 10.

193 Id. *Ibidem*, p. 09.

Mais do que simplesmente ciente ou interessado na questão, Nestor de Figueiredo já havia, inclusive, publicado um esboço de um plano de remodelação para o Recife cerca de um ano antes, durante o referido IV Congresso Pan-americano de Arquitetura – o qual fora premiado pelo júri com a medalha de ouro. Entretanto, de acordo com Figueiredo, este plano não era ainda um trabalho oficial propriamente dito – o qual ambicionasse ser executado de fato; era antes de tudo, um esboço geral, apenas para fins de exposição no dito congresso.

Comentando o referido esboço, Figueiredo, comentava de modo superficial as suas propostas para a cidade, destacando-se nelas a preferência pelas grandes avenidas e a forte presença dos elementos cênicos e estéticos:

Sempre tive na retina a imagem da linda cidade do Recife com as perspectivas grandiosas, cortadas de avenidas lógicas ligando os seus centros principais, com o aproveitamento, para maior beleza, das curvas largas do Rio Capibaribe que serpenteia pela cidade.¹⁹⁴

O esboço apresentado por Figueiredo sugeria ainda, à guisa de solução para os problemas enfrentados pela cidade, uma abordagem que buscasse aliar harmonicamente o apreço pela monumentalidade e pela estética às demandas crescentes do trânsito local. De acordo com Figueiredo, a cidade do Recife, tendo em vista sua topografia entrecortada pelo Rio Capibaribe, admitia diversas possibilidades de reforma, conquanto mantivesse-se um elemento específico: a confluência e difusão da circulação a partir da zona central formada pela antiga Praça da Independência; a partir dela, irradiar-se-iam as demais artérias urbanas que conduziriam o tráfego rumo às regiões circunvizinhas, até a altura da Soledade, e rumo ao, então, balneário de Boa Viagem. Ao mesmo tempo, o plano elaborado por Figueiredo também contemplava a estética e o cênico, buscando aliá-los ao prático da resolução do problema dos congestionamentos:

O meu anteprojecto (...) parte de um princípio onde procurei harmonisar a monumentalidade com a logica da distribuição do trânsito. (...) Considerei a Ponte Maurício de Nassau como eixo principal e a ligação mais importante entre o porto e o centro da cidade. A Rua 1º de Março e a Praça da Independência formariam um conjunto monumental, uma grande massa de construção com a parte central

194 Id, Ibidem, p. 09.

dominando, a fim de satisfazer o seu magnífico ponto de vista.¹⁹⁵

Por fim, o esboço de Figueiredo para a remodelação da cidade do Recife destacava ainda a necessidade de se pensar a cidade em seu conjunto, em oposição às iniciativas de caráter pontual até então tomadas pela prefeitura; além disso, ressaltava ainda, mais uma vez, a importância do aspecto monumental na paisagem urbana, urgindo para que não fosse posto de lado:

Como disse no princípio, outros partidos podem ser adoptados, mas é preciso não cogitarmos de satisfazer apenas as necessidades locais. O bairro de Santo Antonio precisa ser estudado e resolvido em função da cidade em seu conjunto. (...) Assim, o trabalho de remodelação a levar-se a efeito não será prejudicado na sua função principal de resolver a lógica ligação de todos os núcleos populacionais e a cidade reservará para as gerações futuras a grandiosidade de seu caráter monumental que não deve ser abandonado.¹⁹⁶

O plano de Figueiredo, resumido acima e premiado pelo Juri do IV Congresso Pan-americano de Arquitetos, despertaria o interesse da prefeitura da cidade, a qual entre fins de 1931 e meados de 1932 procederia às discussões sobre a possível contratação de seus serviços, a fim de que o arquiteto então elaborasse um plano de melhoramentos e de expansão para a cidade de Recife.

Nesse ínterim, a Prefeitura da cidade do Recife, ainda em 1931, daria um novo passo rumo à institucionalização e organização do planejamento urbano local, organizando uma Comissão Especial formada por representantes de diversas associações e instituições municipais – do Clube de Engenharia, da Associação Comercial, do Rotary Club, da Ordem dos Advogados e do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano – a fim de prestar auxílio aos planejadores durante a elaboração dos futuros planos de urbanização.¹⁹⁷ Na época, em Agosto de 1931, Nestor de Figueiredo já se encontrava em Recife, onde fazia então

195 Id. *Ibidem*, p. 09.

196 Id. *Ibidem*, p. 09.

197 *Jornal do Brasil. Notícias de Pernambuco*. Rio de Janeiro, 27 de ago. de 1931, p. 10.

os primeiros acertos com a Prefeitura da cidade a fim de iniciar os trabalhos de planejamento. Para ele, publicamente, a criação desta comissão era mais do que salutar – quase um requisito básico do moderno planejamento urbano:

Nestor de Figueiredo disse que nenhum urbanista deve ter a veleidade de projetar a remodelação de uma cidade, sem ouvir seus verdadeiros órgãos diretores. Assim, será designada uma comissão constituída de representantes de várias entidades técnicas, que terá por fim fiscalizar toda a execução do projeto que o Sr. Nestor de Figueiredo vai elaborar¹⁹⁸.

A postura adotada por Nestor de Figueiredo em relação à criação de uma comissão municipal a fim de, de modo geral, supervisionar seu trabalho é especialmente interessante.

À época, Figueiredo era uma personalidade pública – um eminente arquiteto urbanista que, nascido em Pernambuco, acostumara-se aos altos círculos sociais do Rio de Janeiro. Era, à época, inclusive, o então presidente do Instituto Central de Arquitetos¹⁹⁹, assim como líder da Associação de Artistas Brasileiros²⁰⁰, além de ter presidido, menos de um ano antes, em Julho de 1930, o IV Congresso Pan-americano de Arquitetos²⁰¹.

Como vimos, durante o Congresso Pan-americano de Arquitetos discutiu-se, sob a tutela de Figueiredo, o papel político e social, além do então estado atual, do planejamento urbano nacional. Ao fim dessas deliberações produziu-se um documento que, intitulado de Tese V, deveria tanto nortear a atuação das classes profissionais relacionadas à questão urbana – no caso, os engenheiros, os arquitetos e os urbanistas – quanto delimitar a postura governamental ideal, na opinião dos congressistas, a ser adotada em relação ao planejamento urbano.

Interessa notar que, o destaque dado por Figueiredo ao papel da comissão municipal

198 Jornal do Brasil. **Notícias de Pernambuco**. Rio de Janeiro, 18 de ago. de 1931, p. 10.

199 Jornal do Brasil. **Navarro da Costa**. Rio de Janeiro, 21 de abr. de 1931. p. 08.

200 Jornal do Brasil. **Hora de Arte**. Rio de Janeiro, 29 de jan de 1931, p. 12.

201 Jornal do Brasil. **Ouvindo o Presidente do IV Congresso Pan-Americano de Architectos**. Rio de Janeiro, 20 de jun de 1930, p. 09.



Figura III – Plano de Remodelação para o Recife – rede viária.

Fonte: Arquitetura e Urbanismo. Rio de Janeiro, mar/abr de 1940. APUD: LEME, Maria Cristina da Silva (org). O Urbanismo no Brasil (1895 – 1965), p. 402.

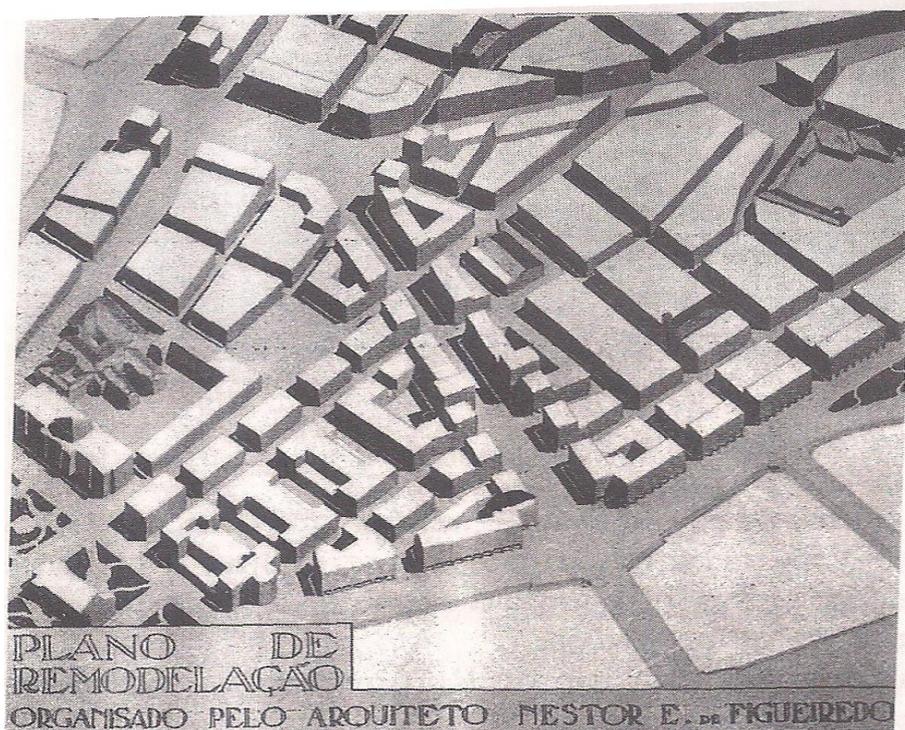


Figura IV: Plano de Remodelação para o Recife – bairro de Santo Antônio

Fonte: Arquitetura e Urbanismo. Rio de Janeiro, mar/abr de 1940. APUD: LEME, Maria Cristina da Silva (org). O Urbanismo no Brasil (1895 – 1965), p. 401.

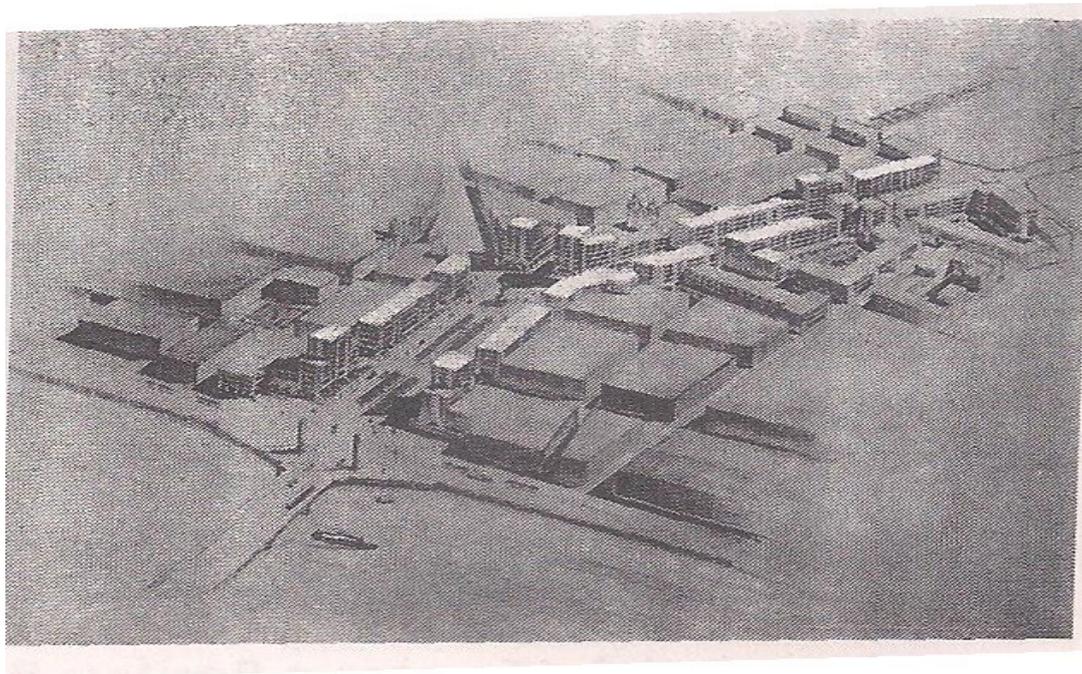


Figura V: Plano de Remodelação para o Recife – bairro de Santo Antônio (2)

Fonte: Arquitetura e Urbanismo. Rio de Janeiro, mar/abr de 1940. APUD: LEME, Maria Cristina da Silva (org). O Urbanismo no Brasil (1895 – 1965), p. 402.

criada pela Prefeitura da cidade de Recife na elaboração do plano de remodelação e expansão da cidade parece parte de um movimento maior; os enunciados de Figueiredo asseverando o papel indispensável dos trabalhos da Comissão Consultiva do Plano da Cidade sugerem que, mais do que um possível entrave à realização de seu projeto, a Comissão representava condição necessária para o exercício de um planejamento urbano que se queira dizer moderno e eficaz. Sugere, desse modo, o enunciado do arquiteto, a consolidação de um duplo movimento: por um lado, de aproximação entre um saber urbanístico oficialmente instituído e o poder governamental, e, por outro, um movimento de fortalecimento de um nicho profissional que buscava, de modo geral, monopolizar a produção de verdades sobre a cidade, tendo como base legitimadora, o saber técnico que possuíam.

4.3 – O Plano de Figueiredo para o Recife.

Como vimos anteriormente, a fim de melhor organizar o planejamento urbano local a prefeitura da cidade do Recife criou uma comissão especial – a Comissão Consultiva do Plano da Cidade –, cujas funções englobariam a análise, supervisão, auxílio e crítica aos trabalhos dos arquitetos e urbanistas encarregados de prover à cidade as soluções para seus problemas urbanísticos. Os estudos, discussões e propostas desta comissão fariam parte do processo de elaboração do novo plano para a cidade, e estenderam-se pelo restante do ano de 1931.

Em maio de 1932, enfim, o Jornal do Recife dava conta da contratação do arquiteto finalmente ter sido oficializada pela prefeitura da cidade do Recife. Àquela altura, Nestor de Figueiredo já havia apresentado, ainda em janeiro, à Comissão Consultiva do Plano da Cidade, tanto o anteprojeto para a remodelação de Recife quanto a planta detalhada de seu plano de remodelação especificamente voltado para o bairro de Santo Antônio²⁰². Na nota oficial reproduzida nas páginas do jornal, a prefeitura dava conta de que Figueiredo teria um prazo de noventa dias, a contar da data de celebração do contrato, para apresentar um anteprojeto do plano geral para a cidade, o qual, seria submetido à avaliação da Comissão do Plano da Cidade. Sendo tal anteprojeto aprovado pela referida comissão, a prefeitura prosseguiria à nova contratação do mesmo arquiteto, a fim de que ele elaborasse o traçado

202 Vide respectivamente: Jornal do Recife. **O Plano da Cidade**. Recife, 10 de jan. de 1932, p. 05; Jornal do Recife. **Comissão do Plano da Cidade**. Recife, 21 de jan de 1932, p. 01

definitivo para o bairro de Santo Antônio, e então prosseguiria à execução das obras²⁰³.

Em seu esboço, Figueiredo propunha que se deveria pensar a reforma localizada do centro em relação ao contexto mais amplo da urbe, devendo o gestor urbano adotar uma visão de conjunto a fim de efetivamente resolver os problemas da cidade. A abordagem de Figueiredo acerca da problemática urbana em torno do bairro de Santo Antônio é sobremaneira interessante, pois propôs uma ruptura para com a tendência vigente nos planos de remodelação local elaborados até então, onde o bairro era pensado em função de si mesmo. Esta tendência urbanística manifestava-se na preferência dos planejadores anteriores por intervenções localizadas, como o prolongamento, alargamento, calçamento e retificação do traçado de certas vias do centro da cidade, em vez de se discutir a dinâmica da circulação urbana municipal como um todo.

No que se refere ao sistema viário propriamente dito, Figueiredo propôs um arranjo distinto do usual; partindo da premissa de que o desenvolvimento da cidade dar-se-ia no sentido Leste-Oeste – e não no sentido usualmente adotado como referência, o Sul-Norte – o engenheiro então elaborara um arranjo viário de natureza radial-perimetral, cujo cerne partia de duas avenidas radiais, as quais deveriam desdobrar-se a partir da Praça da Independência, seguindo uma rumo à zona oeste e outra rumo à zona sul. Às radiais propostas por Figueiredo somar-se-iam três avenidas perimetrais principais, das quais a primeira levaria à Encruzilhada – e de lá à Beberibe e Olinda. A segunda ambicionava ligar o balneário de Boa Viagem à Olinda, enquanto a terceira cruzaria o rio Capibaribe, visando conectar o centro da cidade à Casa Amarela²⁰⁴.

Além disto, Nestor de Figueiredo propunha um zoneamento preliminar para a cidade, com vistas a melhor direcionar o processo de expansão da malha urbana. Nele, os bairros de Santo Antônio, do Recife, de São José e da Boa Vista deveriam compor uma vasta malha comercial, delimitando assim o espaço dos negócios na cidade. Tal conglomerado corresponderia à primeira zona da cidade. Contígua a esta primeira zona, ficaria uma segunda, de ordem residencial. Além desta, duas outras zonas residenciais estavam previstas no projeto: uma, a zona dos bairros-jardins, corresponderia aos arrabaldes e áreas despovoadas da cidade,

203 Jornal do Recife. **O bairro de Santo Antonio**. Recife, 31 de mai de 1931, p. 01.

204 FIGUEIREDO, Nestor. Anteprojecto do plano de remodelação e desenvolvimento sistemático do Recife. Justificativa apresentada pelo architecto Nestor de Figueirêdo. Apud OUTTES, Joel. **Recife: Gênese do urbanismo 1927 – 1943**. Recife: Fundaj, Editora Massangana, 1991. PP. 105 – 112.

para onde deveria ser conduzido o processo de expansão urbana local. A outra zona residencial prevista – a zona rural – correspondia às áreas de periferia, distantes do centro da cidade – e para onde se deveria conduzir a expansão das habitações populares²⁰⁵.

Além das zonas comerciais e residenciais, Figueiredo vislumbrava ainda mais duas zonas: uma zona industrial e outra cultural. A primeira, tendo em vista as necessidades da indústria, deveria localizar-se nas imediações das estradas de ferro, igualmente próxima à região portuária e distante das demais zonas da cidade – a fim de se minimizar os efeitos prejudiciais da poluição. A segunda zona, a zona cultural, deveria desdobrar-se a partir do que o engenheiro urbanista parece considerar como sendo o espaço mor da produção e desfrute cultural da cidade – a área no entorno do Jardim 13 de Maio, próxima à Faculdade de Direito e a Escola de Engenharia. De acordo com isso, Nestor propunha ainda que ali se fizesse um bairro universitário²⁰⁶.

Por fim, o zoneamento proposto no plano preliminar elaborado por Figueiredo ainda preconizava a criação de diversos parques e jardins, com vistas a suplementar a falta de espaços verdes e de lazer exibido pelo sistema de áreas verdes da cidade do Recife. De acordo com a proposta de Nestor de Figueiredo, tais áreas verdes deveriam ser disseminadas ao longo de todo o tecido urbano: preconizava bosques públicos em Dois Irmãos, no entorno do Rio Capibaribe e na altura dos bairros de Casa Forte e Torre, além de parques nos Coelhos, Santo Amaro e Derby. Por fim, sugeria ainda a criação de dez Avenidas-parques, espalhados pelos bairros de Campo Grande, Casa Forte, Cordeiro e Madalena²⁰⁷.

Tal preocupação por parte de Nestor de Figueiredo para com o sistema de área verde disponível na cidade é, por si só interessante, merecendo uma breve interrupção aqui.

Usualmente, o planejamento dos chamados *park ways* – ou ‘avenidas-parques’, vias amplas, circundadas por áreas verdes, usualmente compostas por fileiras de árvores, – teriam a dupla intenção de conectar diversos elementos urbanos – como vias de diferente natureza, lotes residenciais e equipamentos urbanos variados, como passarelas – em um todo coerente, e

205 Id. Ibidem. P.108.

206 Id. Ibidem. P.110.

207 Id. Ibidem. P.113.

fazê-lo sob a tutela da área verde²⁰⁸.

O interessante aqui reside na abordagem adotada por Nestor de Figueiredo, a qual, ao adicionar um vasto conjunto de Avenidas-parques sugere a preocupação do arquiteto urbanista em trazer a atmosfera das áreas verdes, então normalmente restritas a espaços específicos – como os parques – para toda a malha viária da cidade. Obviamente não há de se descartar a influência do urbanismo parisiense, e, sobretudo do urbanista francês Agache²⁰⁹, no plano de Figueiredo, o que também pode sugerir mais uma preocupação estética do que ambiental propriamente dita, onde a profusão de áreas verdes agregaria qualidade ornamental à paisagem da cidade idealizada – paisagem ideal esta, a qual seria pontuada pela monumentalidade e ornamentalidade de suas avenidas.

4.4 – As críticas ao Plano de Figueiredo.

Em todo caso, tão logo fora apresentado, o plano de Nestor de Figueiredo sofrera críticas severas. Em editorial, o *Jornal Pequeno*, de Recife, considera o esboço apresentado pelo arquiteto um atentado ao patrimônio artístico e histórico municipal – referindo-se às demolições previstas das matrizes de Santo Antonio e da Paz, além das Igrejas de Santa Cruz e de São Gonçalo e tanto do Convento do Carmo quanto da Ordem Terceira do Carmo. No editorial, sobrou até para os comunistas:

Parece até que o auto do projeto é um herege vermelho, cuja única preocupação, no seu trabalho, foi demolir igrejas. Como se concebe o desaparecimento do Convento do Carmo, com todas as suas riquezas? E as tradições que acompanham as modestas igrejas de Santa Cruz e São Gonçalo deverão ser destruídas assim ‘de fond em comble’? E a Ordem Terceira do Carmo e as matrizes de Santo Antonio e da Paz? Que espécie de urbanismo é este que não encontra regras para conservar os monumentos de arte e outros tradicionais?

208 RYBCZYNSKI, Witold. **Vida na cidade: expectativas urbanas**. Tradução de Beatriz Horta. Rio de Janeiro: Record, 1996, pp. 124 – 126.

209 STUCKENBRUCK, Denise Cabral. **O Rio de Janeiro em questão: o Plano Agache e o ideário reformista dos anos 20**. Dissertação. p. 100.

E concluía, questionando a própria utilidade dos serviços de Figueiredo para a cidade:

Se o objetivo da planta da cidade é alargar ruas desaparecendo tudo que contraria a isto, não precisaria o Sr. Nestor de Figueiredo vir do Rio. Qualquer mestre de obra, aqui da aldeia, faria a mesma cousa, e naturalmente com mais vantagens para o erário público²¹⁰.

À época, o desprezo pela demolição do que se considerava patrimônio histórico da cidade não era mais uma novidade; discursos exaltando a importância deste patrimônio caminhavam lado a lado à sanha modernizadora, e sua relevância já era demonstrada pelo fato de se ter criado, ainda quando da formação da Comissão do Plano da Cidade, uma subcomissão específica para tratar desta questão. Denominada de Subcomissão de História e Tradição, este grupo teve por função elaborar um parecer que, posteriormente publicado no 31º volume da Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano, orientasse os trabalhos do arquiteto urbanista Nestor de Figueiredo. Tal parecer, publicado sob o título de “Evolução do Recife” discorria sobre o desenvolvimento da cidade ao longo do período colonial até aquele momento, discutindo “(...) o que foi Recife nos séculos XVI e XVII, a fundação de Mauricéia, a cidade no século XIX, nos últimos dias da monarquia, no período republicano, exaltando a quantos a embelezaram e melhoraram, indicando o que convém conservar ou demolir, respeitando sempre o elemento histórico.”²¹¹.

A despeito disso, três dias depois o esboço de Figueiredo sofreria novo revés – desta vez por parte de membros tanto da própria comissão consultiva municipal quanto da seção

210 Jornal do Brasil. **Pernambuco – o Jornal Pequeno critica o plano de embelezamento da cidade do Recife, o que considera um atentado ao seu patrimônio artístico.** Rio de Janeiro, 16 de fev. de 1932, p. 15. Em resposta, a Prefeitura publicaria uma nota oficial dando conta dos serviços de remodelação do Recife. Vide: PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. **Nota oficial da Prefeitura do Recife.** Jornal do Recife. Recife, 18 de fev. de 1932, p.01.

211 A Província. **Revista do Instituto Archeologico e Geographico Pernambucano.** Recife, 06 de jun de 1930, pp. 01 e 04. Nos anos trinta ocorre uma aparente intensificação nas iniciativas em prol da defesa do patrimônio histórico e artístico estadual. Vide o projeto de lei apresentado à Câmara Federal pelo deputado baiano Wanderley de Pinho: A Província. **A defesa de nosso patrimônio historico e artistico.** Recife, 05 de set de 1930, pp. 03 e 04. Ainda em 1930 a Inspetoria Estadual dos Monumentos Nacionais procederá ao inventário das edificações eclesiásticas em Recife, a fim de discutir procedimentos para sua conservação. Vide: Jornal do Recife. **Inspetoria Estadual dos Monumentos Nacionais.** Recife, 30 de nov. de 1930, p.01; Jornal do Recife. **Proteção e conservação dos monumentos históricos e artísticos.** Recife, 05 de mai de 1932, p. 06.

técnica da Prefeitura:

Na reunião da comissão incumbida de estudar o plano de remodelação desta cidade, o engenheiro Dr. José Estelita, diretor de obras públicas e municipais, impugnou o esboço das obras a serem feitas no bairro de Santo Antonio, de autoria do arquiteto Nestor de Figueiredo. O engenheiro da prefeitura, Dr. Domingos Ferreira, impugnou todo o plano do projeto.²¹²

No entanto, a repercussão negativa do esboço apresentado por Nestor de Figueiredo não impediu que o mesmo fosse aprovado, com ressalvas. Em Junho, a prefeitura da cidade do Recife divulgaria uma nota, dando conta de que fechava acordo com o arquiteto Nestor de Figueiredo, a fim de que ele produzisse tanto um novo anteprojeto para o plano geral da cidade quanto um traçado definitivo para o bairro de Santo Antônio. Na nota, a Prefeitura afirmava que ambos os planos deveriam ser entregues dentro do prazo de 90 dias, e condicionava a elaboração de versões definitivas de ambos à “aprovação da Comissão do Plano da Cidade. No caso de ser aprovada pela aludida comissão, a Prefeitura providenciará a fim de que se faça, com o mesmo arquiteto, o traçado definitivo do plano geral da cidade, conforme está determinado em cláusula contratual.”²¹³.

Com a aprovação do esboço, os trabalhos de elaboração do projeto de remodelação e expansão geral da cidade foram oficialmente iniciados, em uma cerimônia no Teatro Santa Isabel.²¹⁴.

O anteprojeto do plano de remodelação e expansão da cidade fora entregue por Nestor à comissão dentro do prazo acordado. Em face disso, a comissão deliberou sobre a questão, mas não chegaria a qualquer conclusão imediatamente.

A fim de julgar a precisão e exequibilidade do plano proposto por Nestor de Figueiredo, os integrantes da comissão optam por postergar qualquer juízo, requerendo

212 Jornal do Brasil. **Notícias de Pernambuco**. Rio de Janeiro, 18 de fev de 1932, p. 08.

213Jornal do Brasil. **O plano geral de remodelação e embelezamento de Recife**. Rio de Janeiro, 03 de jun de 1932. p. 19.

214Jornal do Brasil. **Notícias de Pernambuco**. Rio de Janeiro, 15 de jun. de 1932. p. 11.

pareceres adicionais sobre o plano, a fim de aprová-lo ou não²¹⁵. Para tanto, a Comissão do Plano da Cidade convidava os urbanistas Prestes Maia – o qual havia, dois anos antes, elaborado o Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo²¹⁶ – e Washington de Azevedo para executar a tarefa.

No interlúdio entre as deliberações da Comissão do Plano da Cidade e a emissão dos pareceres de Prestes Maia e Washington de Azevedo, Nestor de Figueiredo é uma vez mais entrevistado pelo *Jornal do Brasil*. Na entrevista, ao falar sobre o desenvolvimento dos trabalhos de urbanização em Recife, Nestor de Figueiredo primeiramente elogia a ação da Comissão municipal, ao passo que frisa o fato de que “os trabalhos em Recife, iniciados durante o governo do prefeito Lauro Borba prosseguem, sem solução de continuidade no atual governo do ilustre prefeito Dr. Antonio de Góes”²¹⁷.

Por si só, a declaração de Figueiredo não diz muito. No entanto, se levar-se em conta a nota publicada anos antes, ainda em fins de 1931, onde os membros da primeira comissão municipal já urgiam o então novo Prefeito da cidade, Antonio de Góes, à não abandonar os trabalhos levados a cabo até aquele momento pelo então prefeito Lauro Borba²¹⁸, parece que, além de uma impossibilidade orçamentária, as divergências políticas também representavam grandes entraves ao processo de remodelação e expansão urbana do Recife.

De qualquer modo, no que se refere aos pareceres de Prestes Maia e Washington Azevedo, os dois foram negativos.²¹⁹ Ambos urbanistas apontaram o que consideravam dois problemas cruciais no anteprojeto proposto por Nestor de Figueiredo: por um lado, Prestes Maia criticara a exacerbada confluência da circulação local rumo à Praça da Independência, e

215 Em entrevista com Figueiredo, o *Jornal do Brasil* dá conta de outros projetos do arquiteto sendo levados à cabo no nordeste. No decorrer da entrevista, dá conta dos últimos acontecimentos em torno da remodelação de Recife. *Jornal do Brasil. A Arborização das cidades do Norte*. Rio de Janeiro, 15 de fev de 1933, p. 13.

216 Para uma descrição aprofundada do projeto e um vislumbre acerca das influências teórico-metodológicas de Maia, ver o trabalho do próprio: MAIA, Prestes. *Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo*; São paulo: Companhia Melhoramentos, 1930.

217 Id. *Ibidem*, p. 13.

218 *Jornal do Brasil*, 11/09/1931. P.13.

219 MOREIRA, Fernando Diniz. *Op. Cit.* P. 151.

a ausência de dados extensos acerca das características da malha urbana local no plano apresentado por Figueiredo. Por outro, Washington de Azevedo considerava que a não realização, por parte de Figueiredo, de um levantamento mais aprofundado sobre a cidade em si, o que, quando associado à diminuta quantidade de informações do tipo à disposição na época, poderia facilmente comprometer a execução do projeto. No primeiro caso, volta-se ao problema do congestionamento nas vias do centro, tendo em vista o direcionamento do trânsito rumo à referida Praça.

Apesar dos pareceres negativos emitidos pelos urbanistas convidados acerca do plano de Figueiredo, a Comissão do Plano da Cidade acaba aprovando-o – mas nem tanto. Em um primeiro momento, a comissão aprovava o Plano de Remodelação e Extensão da Cidade, mas com ressalvas: aceitá-lo-ia conquanto se fizessem certas modificações, algumas pontuais, outras nem tanto. Tais modificações versavam sobre a mudança na largura ou comprimento de certas vias centrais, além da supressão ou da criação de outras. No que se refere as modificações mais amplas no projeto de Figueiredo, é interessante notar que a Comissão demanda a elaboração de um plano de ação claro, a ser incorporado ao projeto, a fim de nortear tanto a execução do mesmo quanto as futuras intervenções urbanísticas que seriam levadas a cabo pela Prefeitura no vizinho bairro de São José.²²⁰

Porém, mesmo tendo sido devidamente aprovado, o projeto de Figueiredo não seria imediatamente executado, ficando engavetado por meses. No ano seguinte – em 1935, o governo do estado de Pernambuco convidaria o urbanista carioca Atílio Correia Lima a fazer uma visita ao Recife, a fim de que ele analisasse novamente o Plano de Remodelação e Expansão da Cidade, e elaborasse um novo parecer acerca da versão revisada do mesmo, aprovada pela Comissão do Plano da Cidade²²¹.

O parecer de Atílio Correia Lima sobre o plano de Figueiredo foi, contudo, igualmente negativo: Correia Lima, tal qual Prestes Maia e Washington de Azevedo, criticara precisamente a inexistência de dados suficientes sobre as características das áreas a serem reformadas – topografia, composição do solo, interação climática, e etc. –, argumentando que

220Jornal do Brasil. **Foi aprovado o projeto de melhoramentos urbanos de Recife.** Rio de Janeiro, 24 de jul. de 1934, p. 10.

221 Jornal do Brasil. **Pernambuco – ainda o projeto de remodelação da capital.** Rio de Janeiro, 13 de mar de 1935, p. 10.

esta escassez de dados poderia comprometer não só a execução propriamente dita do plano de reforma, mas também a própria utilidade das intervenções previstas.

Além disso, o urbanista ainda retoma as críticas feitas por Prestes Maia, destacando que a exagerada confluência da circulação rumo ao bairro de Santo Antônio pioraria o já congestionado trânsito na região. Por fim, Correia Lima ainda critica a desconexão entre as intervenções previstas para o bairro de Santo Antônio e as reformas preconizadas para o restante da cidade, argumentando que estas deveriam ter primazia sobre aquelas – o bairro de Santo Antônio deveria ser pensado dentro do contexto maior da cidade, e não em função de si.²²².

Diante de o terceiro parecer negativo, o plano de remodelação e expansão da cidade apresentado por Nestor de Figueiredo fora então reprovado pelo governo do estado, o qual também procedeu à dissolução da própria Comissão do Plano da Cidade que o aprovara anteriormente. À dissolução da comissão seguiu-se a revogação, por decreto municipal, do próprio decreto municipal que havia autorizado os trabalhos da Comissão do Plano da Cidade, anulando-os²²³. Terminava assim um, e talvez o maior, dos embates pela prerrogativa de se pensar a cidade.

222 Id. *Ibidem*, p. 10.

223 LEME, Maria Cristina. *Op. Cit.* P.37.

Conclusão

Diante do exposto até aqui, vimos que, a passagem do século XIX ao século XX representou o momento de consolidação em um longo processo de redefinição geral, tanto no papel desempenhado e na posição ocupada pelas cidades nos âmbitos da dinâmica política, econômica, social e cultural brasileira, quanto na percepção social acerca da própria natureza e características da cidade e da vida urbana. O crescimento da importância da cidade dentro da vida nacional traria a urbe para o epicentro dos debates acerca dos rumos do país, consolidando-se, já na virada do século XIX ao XX, enquanto uma questão político-administrativa e cultural à ser analisada, debatida, e tratada. A cidade, e nesse caso em especial, a cidade “moderna”, prenhe de inovações e contradições, ensejando práticas, fazendo exigências e apresentando possibilidades, aparecia como enigma à ser desvendado, como questão à ser pensada – surgia assim (um)a questão urbana. Plano após plano, relatório após relatório, visita após visita, cada passo dado pelos gestores urbanos e suas hostes é publicado, analisado, discutido, criticado, questionado ou elogiado, suscitando opiniões, demandando-se e refutando-se argumentos e, de modo geral, produzindo amplo debate.

No esteio dessa dupla ebulição política e efervescência urbanística, enunciados de várias ordens avolumam-se, pouco a pouco concatenando-se em discursos diversos sobre a cidade, a urbanização, o planejamento urbano e o saber urbanístico. Com o passar do tempo, viu-se a formulação de dois grandes discursos, opostos, que buscavam hegemonizar a verdade sobre a multifacetada questão urbana.

De um lado, vimos um discurso de cunho modernizante e “progressista” acerca da questão urbana: via na modernização infraestrutural e na reforma urbana tanto um caminho para a superação dos entraves econômicos regionais quanto para a promoção do desenvolvimento de uma sociedade percebida enquanto atrasada em relação às grandes metrópoles europeias que então toma enquanto referência de civilização.

Aventado, como vimos aqui, nas páginas d'A Província, tal discurso articulava-se ao Partido Republicano de Pernambuco, girando em torno da máquina erigida em torno de Estácio Coimbra – então, antes da Revolução de Trinta, a situação já bem consolidada na política da República Velha. Ligado por associação aos usineiros e aos interesses da zona da mata, o projeto modernizante defendido pelo jornal acerca da reforma urbana parecia ecoar, em seu clamor por uma modernização progressista, os anseios de uma modernização geral – infraestrutural, econômica e social – que permitisse a esse grupo superar tanto a decadência do açúcar como a sua própria decadência política.

Tal discurso modernizante parecia calcado no “alto clero” das instituições do saber – a universidade, as escolas de belas artes –, fiando-se nos projetos de remodelação urbana promovidos pela arquitetura e pelo urbanismo franceses. Sua aplicação se dava por meio da intervenção direta e do bota-abaixo, como o chamara Sevcenko, característico das primeiras reformas urbanas dos anos dez e vinte, onde a cidade ideal é imaginada pelo especialista, manifesta no seu enunciado (o plano) e imposta à cidade material, por meio de desapropriações e demolições generalizadas.

Por fim, este discurso colocava nas mãos da administração municipal a hegemonia incontestada acerca da prerrogativa de se pensar e fazer a cidade. Nesse processo, por meio de suas intervenções remodeladoras de cunho pontual, desdobradas de acordo, única e exclusivamente, com a percepção do governo municipal acerca da possível necessidade ou pertinência de uma dita intervenção, tal discurso coloca a administração municipal enquanto benemérita da cidade, promovendo, do alto de sua autoridade, “melhoramentos” e “beneficiamentos” urbanísticos para o progresso – econômico, social, sanitário, estético, e, em uma palavra, civilizacional – da urbe, então – considerada – infecta, decadente, inculta, feia e pobre.

Na contramão deste discurso vimos a formulação e a consolidação, ao longo dos últimos anos da década de vinte e dos primeiros anos da década de trinta, de um discurso diferente. Comum às páginas do Jornal do Recife, e aparentemente associado à oposição na política estadual pré-revolucionária, esta aglutinada em torno de Carlos de Lima Cavalcanti e formada tanto pela dissidência agroaçucaireira insatisfeita com os rumos da economia do estado sob a tutela de Coimbra quanto pelos trabalhadores, intelectuais e empresários cidadãos, este discurso inicialmente se ateve à crítica persistente à prefeitura municipal, então situacionista, destacando o que considerava enquanto desmando, corrupção e inépcia em relação às intervenções urbanísticas levadas a cabo na cidade.

Com o passar do tempo, novos enunciados, no mais das vezes vindos das forças organizadas em torno do Clube de Engenharia de Pernambuco, avolumavam-se, de tal modo que este discurso passa a defender a bandeira de um planejamento urbano assentado sobre ideais de tecnicidade e eficiência, manifestos nos repetidos enunciados clamando por austeridade orçamentária, estudos aprofundados e pela articulação tanto da infraestrutura quanto da malha urbana preexistente aos novos projetos de remodelação que porventura viessem a ser elaborados.

Tal discurso parecia autoproclamar-se o “baixo clero” do saber instituído, tendo, inicialmente, na engenharia local o seu referencial maior. Em paralelo à austeridade, eficiência, seriedade e praticidade que buscava evocar, este discurso também enaltecia a preponderância do conhecimento prático no âmbito das intervenções urbanísticas, não raro zombando da percebida “alta cultura” do planejamento urbano comum ao discurso a que se opunham: descartavam-na enquanto uma veleidade ingênua, que não resistiria aos rigores das obras reais. Ressaltavam assim a importância desse conhecimento prático, desenvolvido no canteiro de obras, em contraposição aos saberes científicos que, uma vez dissociados desta dimensão prática da intervenção urbanística, poderiam facilmente redundar em projetos “puramente acadêmicos”.

Com a Revolução de Trinta e o realinhamento de forças políticas dentro e fora do âmbito político estadual, o primeiro discurso amuaria, perdendo força até quase desaparecer. Fazendo parte, agora, da situação, os profissionais articulados em torno do Clube de Engenharia de Pernambuco refinariam este discurso, produzindo enunciados, no mais das vezes, por meio de José Estelita, que buscavam (re)definir tanto o planejamento urbano local, como também o seu próprio papel no âmbito do mesmo.

Espelhando o discurso de ojeriza à política – sobretudo, partidária – disseminado no pós-revolução imediato, o qual associava partidos políticos às velhas práticas – entendidas enquanto corruptas – da Primeira República, proliferariam enunciados que clamavam por autonomia em relação ao planejamento urbano. Administrações municipais seriam, de acordo com este discurso, efêmeras, indo e vindo ao sabor da maré política; a cidade, no entanto era perene; iria, e deveria, perpassá-las, não devendo portanto ser alvo de quaisquer influências políticas. O planejamento urbano dever-se-ia revestir-se portanto do manto mítico da técnica despolitizada, livre do que considerava a danosa ingerência derivada de interesses outros, políticos, que inviabilizariam os ideais cândidos de bem-estar e progresso urbano, objetivados, argumentavam, pelos sérios, austeros e desapegados técnicos do Clube de Engenharia.

A partir daí, este discurso abandonaria, ao menos em parte, os ideais bucólicos de um planejamento urbano que se dizia calcado, majoritariamente, nas trocas e experiências vividas no âmbito do canteiro de obras, procurando alicerçar-se no mais moderno aparato teórico-metodológico de então – o planejamento urbano norte-americano. Apropriando-se de conceitos, métodos, e instrumentos do rol estadunidense, este discurso passaria a enfatizar o

zoneamento, o plano financeiro e a instituição de uma comissão permanente de análise, desenvolvimento e elaboração de planos gerais de remodelação e expansão urbana enquanto pedras fundamentais de qualquer planejamento urbano que se queira dizer sério, urgindo para que tais elementos fossem logo adotados no contexto de Recife. Tal discurso parecia então mover-se da esfera da crítica para aquela da proposição: buscava estabelecer uma nova forma de pensar e intervir sobre a cidade, ao passo que cavava para seus enunciadores um nicho de notável influência dentro da estrutura governamental.

Tal discurso via ainda na grande imprensa um instrumento salutar, o qual deveria ser responsável pela sua divulgação junto a sociedade. Articulando enunciados que dão conta da postura ativa da sociedade, a qual resistiria, a seu modo, às tentativas de se lhes impôr quaisquer regulações, tal discurso preconizava a conquista da opinião pública como condição fundamental para a implementação de qualquer diretriz urbanística imaginada pelos planejadores e gestores da cidade. Destacava, desse modo, a necessidade de educar a sociedade acerca da questão urbana – e fazê-lo, portanto, com a ajuda da grande imprensa; advogava, enfim, que, não os debates sobre a cidade, mas sim as decisões tomadas pelos seus legítimos pensadores, amparadas que eram no saber técnico que estes possuíam, transbordassem os limites estreitos dos periódicos e publicações especializadas, e tornasse-se presença constante na mídia geral. Através da imprensa geral, enfim, este discurso buscava tornar-se hegemônico, único detentor da verdade sobre a cidade.

Usualmente a historiografia considera que as reformas urbanas do período foram a implantação de um projeto de modernidade da elite, e que o estado, seu maior promotor, servira como instrumento maior nesse processo. Sem discordar completamente disso, a presença de enunciados e discursos de cunho oposto dentro dos círculos de especialistas locais – “elite” não apenas na medida em que eles faziam parte da pequena parcela local da população que possuía nível superior, mas também na medida em que sua própria classe desfrutava de contato próximo com a política, e em especial, com o executivo municipal e estadual, haja vista a pluralidade de prefeitos engenheiros de profissão – sugere que este projeto de modernidade não fora tão homogêneo quanto possa parecer, carregando em seu bojo contradições e visões distintas, as quais não raro articulavam-se, como parece ser o caso aqui, aos interesses mais imediatos, de classe profissional, destes especialistas.

Sendo eles parte de uma elite urbana abastada não só por ter estudo especializado mas mesmo por saber ler, uma minoria, mostra que mesmo no bojo da elite o projeto de

modernidade não só não parece ser homogêneo, como também parece profundamente atrelado a interesses de outra ordem – no caso “profissionais”, onde misturam-se também matizes políticas. Os discursos construídos por essa elite profissional parecem traduzir isso.

Desse modo, dos embates entre estas duas ordens de discursos, prevaleceu a segunda. Por meio dela, a elite de engenheiros locais, aglutinados em torno de seu clube profissional buscou tanto consolidar sua posição enquanto especialistas, quanto tomar para si a prerrogativa exclusiva de pensar e fazer a cidade. Estes embates discursivos sugerem, portanto, tratar-se não apenas da definição dos rumos para o planejamento urbano local, mas sim, da definição de um tipo muito particular de planejamento; em contraposição ao modelo anterior, deveria ser processado apenas pela mão dos técnicos locais, os quais desfrutariam, portanto, de alto grau de autonomia ante a administração municipal. Em vez de instrumento útil ao governo local, estes enunciadores buscavam ser sujeitos ativos do planejamento urbano local, impondo sua autoridade, legitimada a partir de seu saber formalmente reconhecido, à prefeitura, à urbe e à sociedade. Como se viu, por fim, em meio a estes embates e debates, além da cidade e do planejamento urbano, estava em jogo o próprio espaço daqueles que se propunham a pensar e fazer a cidade.

Fontes & Referências Bibliográficas

1 – Periódicos

1.1 – A Província (PE).

A Província. **Melhoramentos na Capital**. Recife, 20 de fev. de 1927, p. 01.

A Província. **Melhoramentos do Recife**. Recife, 10 de mar. de 1927, p.01.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. O Bairro de Santo Antônio: a prefeitura vae remodelal-o – avenidas e uma praça: nota oficial. **A Província**. Recife, 20 de fev. de 1927, p.03.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. O Remodelamento do Bairro de Santo Antônio. **A Província**. Recife, 23 de fev. de 1927, p. 03

FERREIRA, Domingos. Bairro de Santo Antonio. **A Província**. Recife, 24 de mar. de 1927, p. 01.

A Província. **Melhoramentos do Recife**. Recife, 25 de fev. de 1927, p. 03

FERREIRA, Domingos. Bairro de Santo Antonio. **A Província**, 27 de mar. De 1927, p. 01.

FERREIRA, Domingos. Bairro de Santo Antonio. **A Província**. Recife, 17 de abr. de 1927, p. 01.

ESTELITA, José. Bairro de Santo Antonio – carta aberta (Ao distinto collega, Domingos Ferreira). **A Província**. Recife, 01 de jun. de 1927, p. 03

BELLO, José Maria. Na Camara Federal: o ensino technico-profissional obrigatório. **A Província**, 06 de jul. de 1927, p. 01.

BELLO, José Maria. Na Camara Federal: o ensino technico-profissional obrigatório (continuação). **A Província**, 07 de jul. de 1927, p. 01.

TEIXEIRA, Pereira. Remodelação do Bairro de Santo Antonio e do Jardim 13 de Maio. **A Província**. Recife, 19 de out. de 1927, p. 02.

A Província. **Modernização do Bairro de Santo Antonio**. Recife, 11 de jan. de 1928, p. 01.

A Província. **Em torno da remodelação do bairro de Santo Antonio**. Recife, 12 de set. de 1928, p. 03.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. A remodelação do bairro de S. Antonio – O prazo fixado para a terminação das obras do bairro de Santo Antonio ainda não está esgotado. **A Província**. Recife, 13 de jul. de 1929, p. 03.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. A exposição com a qual o prefeito da capital abriu a terceira sessão ordinária do Conselho Municipal do Recife. **A Província**. Recife, 15 de set. de 1929, p. 07

BELLO, José Maria de Albuquerque. A concessão do bairro de Santo Antonio. **A Província**, Recife, 06 de fev. de 1930, p. 03.

A Província. **A indicação do sr. José Maria Bello à sucessão governamental do Estado – O deputado José Maria Bello continua recebendo expressivas felicitações por motivo de sua escolha para Governador de Pernambuco**. Recife, 06 de fev. de 1930, p. 03.

Bonde para Afflictos – um appello à Pernambuco Tramways. **Jornal do Recife**. Recife, 11 de fev. de 1930, p. 02.

A Província. **O Congresso apura a eleição para Governador do Estado – Deverá entrar em discussão hoje, no plenário, o parecer do deputado Moraes Coutinho mandando reconhecer o sr. José Maria Bello**. Recife, 04 de jun. de 1930, p. 03.

FERNANDES, Aníbal; PRADO, Merval do. ANACLETO, Bartholomeu. O bairro de Santo Antonio. **A Província**. Recife, 09 de fev. de 1930. Vida Política, p. 02.

A Província. **A reunião de hontem do Concelho Municipal**. Recife, 25 de fev. de 1930, pp. 03-04.

A Província. **Concelho Municipal do Recife**. Recife, 18 de mar. de 1930, p. 01.

A Província. **A remodelação do bairro de Santo Antônio**. Recife, 24 de ago. de 1930, p. 01.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. A mensagem do sr. prefeito do Recife. **A Província**. Recife, 09 de set. de 1928, p. 02.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. No Conselho Municipal do Recife. **A Província**. Recife, 17 de nov. de 1928, p. 02.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. Abertura da primeira sessão do Conselho Municipal do Recife. **A Província**. Recife, 26 de fev. de 1929, p. 02.

A Província. **O caes do Recife**. Recife, 01 de mai. de 1930, p. 03.

A Província. **Devemos ter nosso bairro escolar?** Recife, 29 de mar. de 1930, p. 03.

ESTELITA, José. O plano geral de remodelação do Recife. **A Província**, Recife, 01 de mai. de 1930, p. 03.

ESTELITA, José. O plano geral de remodelação da cidade. **A Província**, 04 de mai. de 1930, p. 03.

ESTELITA, José. O plano geral de remodelação da cidade. **A Província**. 10 de mai. de 1930, p. 03.

A Província. **A remodelação do bairro de Santo Antonio**. Recife, 24 de jun. de 1930, p. 03.

A Província. **O que tem sido a administração do sr. Costa Maia na Prefeitura do Recife**. Recife, 06 de set. de 1930, p. 08.

A Província. **Revista do Instituto Archeologico e Geographico Pernambucano**. Recife, 06 de jun de 1930, pp. 01 e 04.

A Província. **A defesa de nosso patrimônio historico e artístico**. Recife, 05 de set de 1930, pp. 03 e 04.

1.2 – Jornal do Recife (PE).

Jornal do Recife. **Hoje no Theatro Moderno**. 02 de jan. de 1920, p. 03.

Jornal do Recife. **Theatros e Cinemas**. Recife, 04 de jan. de 1920, p. 03.

Jornal do Recife. **Em torno de um contracto**. Recife, 11 de mar. de 1927, p. 01.

Jornal do Recife. **Melhoramentos na Cidade**. Recife, 23 de fev. de 1927, p. 03.

Jornal do Recife. **Bairro de Santo Antonio**. Recife, 19 de mar. de 1927, p. 01.

GUEDES, Paulo. O bairro de Santo Antonio. **Jornal do Recife**. Recife, 22 de mar. de 1927, p. 02.

GUEDES, Paulo. Bairro Santo Antonio – 1°. **Jornal do Recife**. Recife, 25 de mar. de 1927, p. 01.

GUEDES, Paulo. Bairro de Santo Antônio – 2°. **Jornal do Recife**. Recife, 26 de mar. de 1927, p. 01.

GUEDES, Paulo. Bairro de Santo Antonio – 3°. **Jornal do Recife**. Recife, 27 de mar. de 1927, p. 01.

GUEDES, Paulo. Bairro de Santo Antonio – 4°. **Jornal do Recife**. Recife, 29 de mar. de 1927, p. 01.

Jornal do Recife. **Bairro de Santo Antonio & Empreza dos Grandes Hotéis e Melhoramentos de Pernambuco**. Recife, 14 de jul. de 1929, p. 01.

Jornal do Recife. **Saibam Todos**. Recife, 08 de ago. de 1929, p. 01.

Jornal do Recife. **A remodelação do bairro de Santo Antonio – as obras de remodelação daquele trecho não tiveram andamento.** Recife, 13 de ago. de 1929, p. 01.

Jornal do Recife. **Em torno das obras de Santa Engrácia.** Recife, 11 de set. de 1929, p. 01.

Jornal do Recife. **Bairro de Santo Antonio.** Recife, 01 de out. de 1929, p. 01.

Jornal do Recife. **Diante de um Corpo.** Recife, 12 de jan. de 1930, p. 01.

PESSOA, João. A Mentalidade impermeável do Presidente da República e a consciência do Brasil. **Jornal do Recife.** Recife, 08 de jun. de 1930, p. 01.

Jornal do Recife. **Torto desde o princípio.** Recife, 26 de jun. de 1930, p. 01.

Jornal do Recife. **A Revolução Brasileira Triunfante.** Recife, 25 de out. de 1930, p. 01.

Jornal do Recife. **O bairro de Santo Antonio.** 24 de jan. de 1931, p. 01.

Jornal do Recife. **Bairro de Santo Antonio.** Recife, 11 de jan. de 1931, p. 03.

ESTELITA, José. O projecto de remodelação do bairro de Santo Antonio. **Jornal do Recife.** Recife, 31 de jan. de 1931, p. 01.

ESTELITA, José. O plano de remodelação do bairro de Santo Antonio. **Jornal do Recife.** Recife, 03 de fev. de 1931, p.01.

Jornal do Recife. **O dia de hoje.** Recife, 25 de mar. De 1931, p. 01.

Jornal do Recife. **Bairro de Santo Antonio.** Recife, 18 de abr. de 1931, p. 01.

Jornal do Recife. **Bairro de Santo Antonio.** Recife, 23 de jun. de 1931, p. 03.

Jornal do Recife. **Continuam as demolições.** Recife, 11 de jul. de 1931, p. 01.

Jornal do Recife. **O Plano da Cidade.** Recife, 10 de jan. de 1932, p. 05.

Jornal do Recife. **Comissão do Plano da Cidade.** Recife, 21 de jan de 1932, p. 01.

Jornal do Recife. **O bairro de Santo Antonio.** Recife, 31 de mai de 1931, p. 01.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. **Nota oficial da Prefeitura do Recife.** Jornal do Recife. Recife, 18 de fev. de 1932, p.01.

Jornal do Recife. **Inspetoria Estadual dos Monumentos Nacionais.** Recife, 30 de nov. de 1930, p.01.

Jornal do Recife. **Proteção e conservação dos monumentos históricos e artísticos.** Recife, 05 de mai de 1932, p. 06.

Jornal do Recife. **A regulamentação das profissões de architecto, engenheiro e agrimensor.** Recife, 22 de jun de 1934, p. 01.

1.3 – Jornal do Brasil (RJ)

Jornal do Brasil. **No dia da inauguração – Ouvindo o Presidente do IV Congresso Pan-Americano de Architectos.** Rio de Janeiro, 20 de jun. de 1930, p. 09.

Jornal do Brasil. **IV Congresso Pan Americano de Architectos.** Rio de Janeiro, 01 de jul. de 1930, p. 09.

FIGUEIREDO, Nestor. O Calor e a casa carioca. **Jornal do Brasil.** Rio de Janeiro, 19 de jan de 1930, p. 10.

Jornal do Brasil. **A Urbanização de Recife.** Rio de Janeiro, 21 de abr. de 1931, p. 10.

Jornal do Brasil. **Notícias de Pernambuco.** Rio de Janeiro, 27 de ago. de 1931, p. 10.

Jornal do Brasil. **Notícias de Pernambuco.** Rio de Janeiro, 18 de ago. de 1931, p. 10.

Jornal do Brasil. **Navarro da Costa.** Rio de Janeiro, 21 de abr. de 1931. p. 08.

Jornal do Brasil. **Hora de Arte.** Rio de Janeiro, 29 de jan de 1931, p. 12.

Jornal do Brasil. **Ouvindo o Presidente do IV Congresso Pan-Americano de Architectos.** Rio de Janeiro, 20 de jun de 1930, p. 09.

Jornal do Brasil. **Pernambuco – o Jornal Pequeno critica o plano de embelezamento da cidade do Recife, o que considera um atentado ao seu patrimônio artístico.** Rio de Janeiro, 16 de fev. de 1932, p. 15.

Jornal do Brasil. **Notícias de Pernambuco.** Rio de Janeiro, 18 de fev de 1932, p. 08.

Jornal do Brasil. **O plano geral de remodelação e embelezamento de Recife.** Rio de Janeiro, 03 de jun de 1932. p. 19.

Jornal do Brasil. **Notícias de Pernambuco.** Rio de Janeiro, 15 de jun. de 1932. p. 11.

Jornal do Brasil. **A Arborização das cidades do Norte.** Rio de Janeiro, 15 de fev de 1933, p. 13.

Jornal do Brasil. **Foi aprovado o projeto de melhoramentos urbanos de Recife.** Rio de Janeiro, 24 de jul. de 1934, p. 10.

Jornal do Brasil. **Pernambuco – ainda o projeto de remodelação da capital.** Rio de Janeiro, 13 de mar de 1935, p. 10.

1.4 – Diário da Noite (RJ)

Diário da Noite. **O IV Congresso Pan-americano de Architectos**. Rio de Janeiro, 14 de jun. de 1930, p. 03.

2 – Planos, Documentos e Relatórios.

BRITTO, Francisco Saturnino Rodrigues de. *Relatório sobre o serviço de águas à cargo da Companhia do Beberibe*. In MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E SAÚDE. Obras Completas de Saturnino de Britto: Saneamento do Recife – Descrição e Relatórios, Volume VIII, 2º Tomo. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E SAÚDE. Obras Completas de Saturnino de Britto: Saneamento do Recife – Descrição e Relatórios, Volume VIII, 1º e 2º Tomo. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

Recenseamento de 1920 (4º Censo geral da população e 1º da agricultura e das indústrias). Volume IV, 1ª parte. Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio – Directoria Geral de Estatística. Rio de Janeiro: Typografia de Estatística, 1926. P. X.

Recenseamento de Recife de 1913. Em MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E SAÚDE. Obras Completas de Saturnino de Britto: Saneamento do Recife – Descrição e Relatórios, Volume VIII, 1º Tomo. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943. pp. 62-67

Annaes do Primeiro Congresso Medico de Pernambuco. Recife, 1907. pp. 559 – 603

FREITAS, Octavio. Importância do Registro Sanitário das Habitações como Instrumento de Defeza Hygienica nas Collectividades. In **Annaes do 1º Congresso Médico de Pernambuco**. Recife: 1904, pp. 559 – 603.

PREFEITURA DO DISTRICTO FEDERAL; AGACHE, A. **Cidade do Rio de Janeiro: Extensão – Remodelação - Embellezamento**. Paris: Foyer Brésilien, 1930. Disponível em <http://planourbano.rio.rj.gov.br>, acesso em 06/08/2014

REGIONAL PLAN ASSOCIATION, The. A Close-up of the Regional Plan in New York and its Environs, 1929. p. 02. Disponível em <http://digital.hagley.org/cdm/ref/collection/p15017coll16/id/2328>, acesso em 07/08/2014

MAIA, Prestes. Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo; São paulo: Companhia Melhoramentos, 1930

3 – Referências Bibliográficas

ARRAIS, Raimundo. **O Pântano e o Riacho – formação do espaço público no Recife do século XIX**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2004.

BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos: um Haussman tropical: a revolução urbana da Cidade do Rio de Janeiro no início do século XX**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal

de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

BRESCIANI, Maria Stella. Cidade e História. In OLIVEIRA, Lúcia Lippi (org). **Cidade: História e Desafios**. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 2002. pp. 16-36.

_____. História e Historiografia das cidades – um percurso. In: FREITAS, Marcos Cezar (org). **Historiografia Brasileira em Perspectiva**. São Paulo: Editora Contexto, 2010. pp. 237-258.

CAMPOS, Zóia Vilar. **Doce Amargo: produtores de açúcar no processo de mudança – Pernambuco (1874 – 1941)**CAMPOS, Zóia Vilar. **Doce Amargo: produtores de açúcar no processo de mudança – Pernambuco (1874 – 1941)**. São Paulo: Annablume, 2001.

CASTRO, Ana Célia. **As empresas estrangeiras no Brasil – 1860/1913**. Campinas: UNICAMP, 1976. 214 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Programa de Pós-Graduação em Economia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1976.

CERTEAU, Michel. **A Invenção do Cotidiano: artes de fazer**. 3ª Edição. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo: utopias e realidade – uma antologia**. Tradução: Dafne Nascimento Redrigues. São Paulo: Editora Perspectiva, 2010.

COLLINS, George R. (org); SITTE, Camillo. **Camillo Sitte: the birth of modern city planning**. Massachusetts: Dover, 2006.

CONNIFF, Michael L. **Política Urbana no Brasil: ascensão do populismo – 1925-1945**. Tradução: Myriam Campello. Rio de Janeiro: Editora Relume, 2005.

COSTA, Emília Viotti da. **Da monarquia à república: momentos decisivos**. São Paulo: Unesp, 1998.

COSTA, F. A. Pereira da. **Arredores do Recife**. Recife: Fundação de Cultura, 1981.

COUCEIRO, Sylvia Costa. **Artes de viver a cidade: conflitos e convivências nos espaços de diversão e prazer do Recife nos anos vinte**. Recife: UFPE, 2003. 320 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2003.

COULANGES, Numa Denis Fustel de. **A Cidade Antiga: estudo sobre o culto, o direito e as instituições da Grécia e de Roma**. Tradução: Jonas Camargo Leite e Eduardo Fonseca. São Paulo: Hemus, 1976.

CZAJKOWSKI, Fernando (org). **Guia da arquitetura Art Déco no Rio de Janeiro**. 3ª Edição. Rio de Janeiro: Casa da Palavra: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2000.

EISENBERG, Paul L. **The Sugar Industry in Pernambuco: Modernization Without Change; 1840 – 1910**. Berkeley: University of California Press, 1975.

EVE, Golden. **Golden Images: 41 essays on silent films stars**. North Carolina: MacFarland & Company Inc Publishers, 2001.

FELDMAN, Sarah. **Planejamento e Zoneamento: São Paulo – 1947-1972**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/Fapesp, 2005.

FILHO, Nestor Goulart Reis. Urbanização e modernidade: entre o passado e o futuro. *In*: MOTA, Carlos Guilherme (org). **Viagem incompleta: a experiência brasileira (1500 – 2000): a grande transação**. 2ª Edição. São Paulo: SENAC, 2001.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir: história da violência nas prisões**. Tradução de Raquel Ramallete. 34ª Edição. Petrópolis: Editora Vozes, 1997.

_____. **O Nascimento da Biopolítica – Curso dado no Collège de France (1978-1979)**. Tradução de Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

_____. **Microfísica do Poder**. Tradução de Roberto Machado. 26ª Edição. São Paulo: Graal, 2008.

_____. **A Arqueologia do Saber**. Tradução de Luiz Felipe Baeta Neves. Coleção Campo Teórico. 7ª Edição. Rio de Janeiro: Editora Forense Universitária, 2008.

_____. **A Ordem do Discurso**. Tradução: Laura Almeida Fraga Sampaio. 17ª Edição. São Paulo: Edições Loyola, 2008.

FREYRE, Gilberto. **Sobrados e Mucambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento urbano**. 16ª Edição. São Paulo: Global, 2006.

GALE, Dennis E. City Beautiful Movement. *In*: SENNOT, Stephen R. **Encyclopedia of 20th-Century Architecture**. Nova Iorque: Fitzroy Dearborn, 2004.

GOMES, Edvânia Torres Aguiar. HEIDEMANN, Heinz Dieter. **Recortes de paisagens na cidade do Recife: uma abordagem geográfica**. Recife: Massangana, 2007

HALL, Peter Geoffrey. **Cities of Tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century**. Cambridge: Basil Blackwell Inc., 1998.

HOLANDA, Karla. **Documentário Nordeste: Mapeamento, História e Análise**. São Paulo: Annablume, 2008.

LE CORBUSIER; Charles-Edouard Jeanneret-Gris. **Toward an Architecture**. Tradução: John Goodman. Los Angeles: Getty Research Institute, 2007.

LEME, Maria Cristina da Silva (org). **O Urbanismo no Brasil (1895 – 1965)**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

LEVINE, Robert M. **Pernambuco in the Brazilian Federation (1889 – 1937)**. Stanford: Stanford Press, 1978.

LIMA, Maria Auxiliadora Barros. **A Revolução de 1930 e o Movimento Operário em Pernambuco: Cooptação e Resistência**. Recife: UFPE, 1987. 148 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1987.

LUBAMBO, Cátia Wanderley. **O Bairro do Recife no Início do Século: uma experiência de modernização**. Recife: UFPE, 1988. 221 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Centro de Artes e Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1988.

MACHADO, Roberto et al. **Da(n)ação da norma: medicina social e constituição da psiquiatria no Brasil**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1978.

MONTEIRO, Peter Ribon. **Vitória: Cidade e Presépio – os vazios visíveis da capital capixaba**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2008.

MOREIRA, Fernando Diniz. **A Construção de uma cidade moderna (1909-1926)**. Recife: UFPE, 1994. 183 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Centro de Artes e Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1994.

_____. **Ideias e Planos do urbanismo moderno na cidade do Recife no segundo quartel do século XX**. In: Seminário de História da Cidade e Urbanismo, 4., 1996, Recife. **Anais**. Recife: UFPE, 1996. pp. 777-791.

_____. A aventura do urbanismo moderno na cidade do Recife (1900 – 1965). In: LEME, Maria Cristina da Silva (org). **O Urbanismo no Brasil (1895 – 1965)**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999. pp. 141-166.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. Tradução: Neil R. da Silva. 5ª Edição. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

NEDELL, Jeffrey D. **Tropical Belle Epoque: elite culture and society in Turn-of-the-Century Rio de Janeiro**. Cambridge: Cambridge University Press, 2009.

OUTTES, Joel. **Recife: Gênese do urbanismo 1927 – 1943**. Recife: Fundaj, Editora Massangana, 1991.

PANDOLFI, Dulce Chaves. A trajetória do Norte: uma tentativa de ascenso político. In: GOMES, Angela Castro (org) et al. **Regionalismo e centralização política: partidos e Constituinte nos anos 30**. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1980, pp. 339–425.

PERRUCCI, Gadiel. **A República das Usinas**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

PETERSON, Jon A. **The Birth of City Planning in the United States, 1840 – 1917**. USA: John Hopkins University Press, 2003.

PONTUAL, Virgínia. **Uma Cidade e Dois Prefeitos: narrativas do Recife nas décadas de 1930 à 1950**. Recife: Editora Universitária, 2001.

RABINOW, Paul. **French Modern: norms and forms of the social environment**. Chicago: University of Chicago Press, 1989.

RAMINELLI, Ronald. História Urbana. In CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (orgs). **Domínios da História – ensaios de Teoria e Metodologia**. Rio de Janeiro: Campus, 1997. pp. 185-202.

RYBCZYNSKI, Witold. **Vida na cidade: expectativas urbanas**. Tradução de Beatriz Horta. Rio de Janeiro: Record, 1996.

SCHWIETERMAN, Joseph P.; CASPALL, Dana M. **The politics of place – a history of zoning in Chicago**. Illinois: Lake Claremont Press, 2006.

SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República**. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

SOUTO MAIOR, Mário; SILVA, Leonardo Dantas. **A Paisagem pernambucana**. Recife: Massangana, 1993.

STEEPLES, Douglas; WHITTEN, David O. **Democracy in Desperation: the depression of 1893**. USA: Greenwood Press, 1998.

STUCKENBRUCK, Denise Cabral. **O Rio de Janeiro em questão: o Plano Agache e o ideário reformista dos anos 20**. Rio de Janeiro: FASE – IPPUR/UFRJ, 1996.

VASCONELLOS, Eduardo Alcântara de. **Circular é preciso, viver não é preciso – a história do trânsito na cidade de São Paulo**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 1999.

VERAS, Lúcia Maria de Siqueira Cavalcanti. **De Ape-puc à Apipucos: numa encruzilhada, a construção e permanência de um lugar urbano**. Recife: Bagaço, 1999.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

_____. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DÉAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (orgs). **O processo de urbanização no Brasil**. 2ª Edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010. pp. 169-244.