

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

O ANTIGO E O MODERNO NO RECIFE: AS PRÁTICAS E A CONSTRUÇÃO DE IDENTIDADES
URBANÍSTICAS

Virgínia Pontual (MDU/UFPE)

Magna Milfont (MDU/UFPE)

Rosane Piccolo (MDU/UFPE)

XII ENA

Belém, 2007

**O ANTIGO E O MODERNO NO RECIFE: AS PRÁTICAS E A
CONSTRUÇÃO DE IDENTIDADES URBANÍSTICAS**

RESUMO

Este artigo faz uma reflexão sobre a cidade antiga e a cidade moderna, de como as práticas urbanísticas modelam uma e outra e tornam uma na outra. Esta temática tem sido pouco tratada seja no campo da história urbana seja no do planejamento da conservação cultural. Os que estão no campo da história urbana focam a cidade moderna ou a cidade antiga. E os que estão no campo do planejamento da conservação cultural tratam quase exclusivamente da cidade antiga que é destruída pela moderna. A reflexão apresentada pretende não ter uma atitude de predominância ou exclusão temática conceitual, mas de tencionar o olhar sobre as práticas urbanísticas e suas formulações conceituais. O par conceitual antigo e moderno reporta-se a Le Goff e a Habermas, de modo a responder a seguinte indagação: como tornar o Recife em uma cidade moderna? A tessitura da narrativa está referendada em fontes documentais relativas à cidade do Recife, sendo conferido a umas o papel de chaves temáticas e a outras, o de suporte comprobatório e argumentativo.

O ANTIGO E O MODERNO NO RECIFE: AS PRÁTICAS E A CONSTRUÇÃO DE IDENTIDADES URBANÍSTICASⁱ

O Recife até as primeiras décadas do século XX compunha-se de três bairros: Recife, Santo Antônio e São José. O efusivo ambiente cultural apresentava polaridades entre o moderno e o tradicional, o internacional e o nacional, o regional e o provinciano. Especialmente no âmbito do urbanismo eram profícuas as proposições e polêmicas entre os que detinham o saber urbanístico. Entre outras questões, indagava-se: como tornar o Recife em uma cidade moderna? Os planos urbanísticos referiam-se principalmente a estes bairros. O desafio partia da própria necessidade de criar uma mentalidade urbanística nos idos de 1930. A difusão e a disseminação de uma mentalidade urbanística eram perseguidas em todo o país, tendo sido definidas como objetivo principal do 2º Congresso Brasileiro de Urbanismo, realizado no Recife, em 1942.

Os discursos dos urbanistas evocavam sempre a necessidade de tornar o Recife uma cidade moderna, limpa, bela e monumental. Para tanto, planos urbanísticos foram elaborados. Polêmicas ocorreram quando da elaboração dos planos e da concretização dos mesmos. Mas ao querer tornar o Recife uma cidade moderna, o que fazer com a existente? Demolir foi um caminho seguido. A adoção do princípio da “tábua rasa” referenciado em experiências européias foi o fundamento às concepções aplicadas nos planos. Desse modo, vários profissionais entre engenheiros e arquitetos, passaram a dedicar-se à tarefa de criar um outro centro do Recife por meio de intervenções urbanísticas.

Porém, qual a cidade existente? Ancoradouro natural da sede da capitania de Pernambuco, o bairro do Recife, do final do século XIX era não só lugar portuário, com seus cais, ancoradouros, armazéns e oficinas, mas um cenário urbano. As ruas eram estreitas e tortuosas, ocupadas pelos sobrados e casario de porta e janela, com edifícios notáveis como a alfândega, o observatório e as igrejas católicas. Relatos de época aludem à completa irregularidade de seu tecido urbano, assim como o elevado valor imobiliário dos imóveis de venda e aluguel. Neste conjunto edificado funcionava o comércio local, os serviços de intermediação financeira, os escritórios das usinas de açúcar e de serviços internacionais. Se ao longo de sua formação foram lentas as mudanças na sua configuração urbana, a partir do século XIX, esta península e o porto passam a ser objeto de problematizações e reformas urbanísticas tematizadas nos planos e legislações elaboradas.

Os bairros de Santo Antônio e São José guardavam os vestígios de duas maneiras de fazer cidades: o holandês e o urbanismo luso-brasileiro. Os conjuntos urbanos do barroco luso-brasileiro eram compostos das igrejas, largos, praças e pátiosⁱⁱ. Circundando e interligando estas edificações e pátios encontravam-se os sobrados magros e altos, característicos da ocupação de um solo cuja área de terreno firme era restrita, assim como, o casario de porta e janela e as edificações civisⁱⁱⁱ notáveis, relativas à segunda metade do século XIX, tendo como ponto nodal, a Praça da Polé (atual Praça da Independência). Este conjunto urbano indicava o preponderante papel eclesiástico presente na cidade do século XVIII e XIX. Relatos de época informam estar estes lugares submetidos à influência das águas dos rios, charcos e alagados que em associação a uma urbanização precária resultavam em um ambiente sujo e sujeito às intempéries naturais.

O centro do Recife era então marcado pela alta compacidade da forma construída, pelo contraste entre a densidade das edificações que conformavam quadras maciças e contínuas de sobrados magros e altos, e o vazio dos pátios e largos que pontuavam os bairros, entre os telhados dos sobrados e as altas torres das igrejas. Era marcado pela homogeneidade das quadras, das ruas estreitas formadas por segmentos ora tortuosos, ora retos com mudanças abruptas de direção e dos becos ainda mais estreitos.

Esta cidade continha uma herança acumulada desde o século XVI constituída por lusitanos, brasileiros e holandeses, continha assim uma tradição. Porém desde o final do século XIX o Recife passou a não corresponder ao gosto dos intelectuais da época. Porém este gosto não parecia ser consensual, as polêmicas entre moderno e tradicional podem ser identificadas em diversas expressões artísticas e técnicas. Sabe-se que esta cidade não respondia aos gostos e racionalidades dos doutos médicos, engenheiros e urbanistas locais. Os discursos proferidos evocando a circulação do ar, a acessibilidade, entre outras necessidades urbanísticas estavam em sintonia com os ditames intelectuais em evidência no sul do país, em especial no Rio de Janeiro e São Paulo, e na Europa. O Recife tradicional ou antigo não correspondia mais às necessidades e desejos, cabia a busca da cidade do presente, da cidade moderna.

As reflexões entre cidade antiga e cidade moderna, de como as práticas urbanísticas modelam uma e outra e tornam uma na outra, tem sido pouco tratada seja no campo da história urbana seja no do planejamento da conservação cultural. Os estudos e produção historiográfica tratam de uma ou de outra. Os que estão no campo da história urbana focam a cidade moderna ou a cidade antiga. E os que estão no campo do planejamento da conservação cultural tratam quase exclusivamente da cidade antiga que é destruída pela moderna.

A reflexão apresentada pretende não ter uma atitude de predominância ou exclusão temática conceitual, mas de tencionar o olhar sobre as práticas urbanísticas^{iv} e suas formulações conceituais. Pretende ainda tratar a partir da narrativa histórica a provocação formulada por Choay (2001, p. 179) ao afirmar:

“Contrapor as cidades do passado à cidade do presente não significa, no entanto, querer conservar as primeiras. A história das doutrinas do urbanismo e de suas aplicações concretas não se confunde, de modo algum, com a invenção do patrimônio urbano histórico e de sua proteção. As duas aventuras são, todavia solidárias. Quer o urbanismo se empenhasse em destruir os conjuntos urbanos antigos, quer procurasse preservá-los, foi justamente tornando-se obstáculo ao livre desdobramento de novas modalidades de organização do espaço urbano que as formações antigas adquiriram sua identidade conceitual”.

O par conceitual antigo e moderno reporta-se a Le Goff (1996). Este historiador ao tratar da arte e da história, o faz a partir das metamorfoses e significados destes conceitos. Assim ao discutir o modernismo como arte de vanguarda, Le Goff afirma: “O modernismo amplia o campo de ação do ‘moderno’, opondo-se mais do que o ‘antigo’, a ‘tradicional’ (...) ‘moderno’ torna-se assim a pedra de toque de uma remodelação fundamental no campo do saber” (1996: p. 182). Dentre os significados tratados pode-se considerar uma boa provocação a referência que Le Goff faz às palavras de Amadou Hampaté Ba^v por colocar em dúvida o sentido positivo do moderno: “Não penso que tudo que é moderno seja sempre um progresso absoluto em relação aos costumes transmitidos de geração para geração, até hoje. O modernismo pode ser um progresso ou uma regressão sob esse mesmo aspecto. (...) a tradição não se opõe ao progresso; procura-o, pede-o, pede-o a Deus e até ao Diabo” (1996: p. 187). Como não está de todo resolvida a referência do moderno, cabe avocar Habermas (1990). Ao discutir a consciência de época da modernidade, este filósofo empreende dois entendimentos: um como conceito de época e outro como conceito do domínio da crítica estética. O primeiro teria o sentido de presente, assim posto: “(...) caracteriza o presente como uma transição que se consome na consciência da aceleração e na expectativa do que há de diferente no futuro (...)” (1990: p. 17). O segundo teria o sentido de oposição “às normas de uma beleza absoluta”, de “imitação dos modelos antigos” e de afirmação de “critérios de um belo relativo, condicionado pelo tempo” (1990: p. 19).

A tessitura da narrativa está referendada em fontes documentais como planos e projetos urbanísticos, relatórios e pareceres técnicos, artigos em revistas, editoriais, artigos e notícias da imprensa locais, livros de atas, termos e decretos de desapropriação, exposição de motivos

dos prefeitos, correspondências entre instituições e/ou entre os engenheiros, arquitetos e urbanistas, cartografia e fotografias. A ordenação da narrativa ordena estas fontes documentais conferindo a umas o papel de chaves temáticas e a outras, o de suporte comprobatório e argumentativo.

AS PRÁTICAS URBANÍSTICAS NO CENTRO DO RECIFE: OS PLANOS PARA A CIDADE MODERNA

A cidade do Recife, em meados do século XIX, passa a ser pensada em planos urbanísticos e a ser submetida a intervenções que modificaram a sua fisionomia. As falas de prefeitos, engenheiros, médicos, jornalistas entre outros, expressas em exposições ou prestação de contas anuais, relatórios técnicos, editoriais e artigos de jornais evocam o Recife como uma cidade moderna. Para isto, práticas urbanísticas foram efetivadas em resposta aos enunciados negativos e expressando concepções e regras diversas. Se os primeiros vestígios da pretensão de modificar a fisionomia antiga do Recife datam de meados do século XIX, é no século XX que as práticas urbanísticas relativas aos planos se intensificam. Os primeiros foram os Planos de Melhoramentos e Reforma do Porto e do Bairro do Recife e o Plano de Saneamento do Recife.

Os planos de reforma e melhoramentos projetados para o porto e bairro, orientaram-se pelo discurso da necessidade de elevar as possibilidades da navegação regular e a acessibilidade à área de armazenamento de mercadorias. Diversos engenheiros em seus relatórios técnicos descreviam o regime da águas fluviais, mostrando que o assoreamento do porto era provocado pelo montante de areia carregada pelos rios Capibaribe e Beberibe. Os projetos e polêmicas sobre o melhoramento do porto iniciam-se em meados do século XIX e estende-se até a década de 1910.

Lubambo (1991) faz um histórico sobre os projetos e relatórios que foram apresentados para reforma do Porto do Recife. Entre 1815 e 1887 são elaborados 26 projetos, pareceres e relatórios para os melhoramentos portuários. Contudo, os projetos de intervenção mais expressivos foram aprovados em fins do século XIX sob comando do engenheiro Alfredo Lisboa. Ou seja, em 1887 esse engenheiro na qualidade de chefe da Comissão de Conservação dos Portos e Obras Públicas Gerais da Província de Pernambuco apresenta o projeto intitulado “Memória Descritiva e Justificativa do Projeto de Melhoramentos do Porto do Recife”. Esse projeto é aprovado, mas não foi executado. Somente, em 1907, é criada a Subcomissão da

Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, que só veio a ser instituída pela Portaria de 17/12/1908, com a atribuição de elaborar os estudos para o Porto do Recife. Neste mesmo ano foi apresentado o projeto e seu orçamento incluídos nas “Memórias do Plano Geral de Melhoramento do Porto do Recife”, aprovado pelo Decreto nº. 6738 de 14/11/1907. O plano previa a realização das seguintes obras: as essenciais, a ampliação, melhoramento e modernização do porto propriamente dito, e, as complementares – as viárias e ferroviárias de melhoramento da acessibilidade ao porto.

Paralelamente, o Plano de Reforma do Bairro do Recife ou da Freguesia São Frei Pedro Gonçalves (nomenclatura administrativa do bairro até as primeiras décadas do século XX) é elaborado. Este plano era uma resposta não só ao discurso da acessibilidade viária, mas também, da insalubridade e embelezamento. Inspirado nos paradigmas do higienismo e sanitarismo foi proposto um outro redesenho das ruas, quadras e lotes para o bairro. As primeiras intenções de modificar os arruamentos e loteamentos do bairro datam do século XIX, entre outros cabe referência aos desenhos do engenheiro francês Louis Legér Vauthier, então chefe da Repartição de Obras Públicas em Pernambuco, de 1844, e, os do engenheiro João Mamede Alves Ferreira, também do quadro técnico desta repartição. O plano propunha a abertura de três avenidas e alargamento de ruas transversais, implicando num número expressivo de desapropriações.

É muito provável que a idéia da abertura da via norte – sul, atual Avenida Dantas Barreto, cortando transversalmente todo o bairro de Santo Antônio e São José, tenha sido elaborada em fins do século XIX, coincidindo com a instituição do cargo de “prefeito” (1892). Nos anos findos dos oitocentos, os projetos e planos ligados à reforma do porto eram extensivos ao bairro de Santo Antônio, pois o porto se estendia aos lanços de cais também existentes neste bairro. Idéias higienistas e sanitaristas alimentavam as concepções de médicos e engenheiros sobre a configuração das cidades, refletindo-se nos planos e projetos urbanísticos. A referência a um “antigo plano” ou projeto aparece na Exposição de Motivos do Prefeito Archimedes de Oliveira Souza, no ano de 1911, da seguinte maneira: “Projeto antigo e muito conhecido” (Exposição, 1911: 4-5), consistindo na ligação da Praça da República á Rua Barão da Vitória, atravessando a Praça Saldanha Marinho. Este projeto estava em conformidade com a Lei n. 578 e de acordo com planta e relatório, especificava ainda a exposição de motivos.

O discurso da insalubridade e de desobstrução dos ares infectos que estimulavam a proliferação de moléstias adentra o século XX. Engenheiros enfatizam a necessidade de melhoramentos públicos a serem realizados não só no bairro do Recife como também nos

bairros de Santo Antônio e São José. Entre 1837 e 1909 são instituídas comissões e conselhos de salubridade e saneamento. Em 1905, é contratado pelo governador Sigismundo Gonçalves, o engenheiro inglês H. Michell Witley para elaborar um estudo sobre a situação sanitária da cidade e propor um sistema de esgoto e abastecimento de água. As propostas são concluídas em 1906, com o estabelecimento da rede de saneamento e dos limites de expansão da cidade. Porém é provável que este plano não tenha tido a adesão dos engenheiros locais e em 1909 o Governador do Estado Herculano Bandeira de Melo contrata o engenheiro Francisco Saturnino de Brito para elaborar o Plano de Saneamento do Recife. Este engenheiro permanece atuando em Pernambuco até pelo menos 1928. Segundo Moreira (1999: p. 263), tendo recursos disponíveis o próprio Saturnino propõe a inclusão dos serviços de abastecimento de água potável, um plano urbanístico para as áreas de expansão da cidade e o alargamento de ruas dos bairros centrais. O entendimento de saneamento urbano deste engenheiro incluía o desenho do tecido urbano e dos imóveis, daí a elaboração ainda de um Plano Geral de Arruamentos, do Cadastro Sanitário Municipal e de um Regulamento Urbanístico a ser aplicado pela Repartição de Saneamento criada em 1915. Esses planos e a efetivação das obras propostas se efetivaram com grandes comprometimentos de recursos públicos, conforme afirma Araújo (1996: p. 42): “(...) neste momento são grandes as disputas políticas que passam pelas obras de saneamento dado os vultosos empréstimos e que se ligava a atividade de Brito no Recife”. Apesar das disputas políticas, a contribuição de Brito a construção da cidade moderna do Recife foi aceita e aprovada pelos urbanistas locais, tendo permanecido este conjunto de instrumentos como referência urbanística até a década de 1940.

A cidade era vista pela engenharia como um paciente a ser medicado. A figura do engenheiro era similar a do médico. A cidade como um corpo doente foi tematizada por Outtes (1997: p. 55), ao mostrar que este olhar reportava-se ao campo da higiene e da medicina social tendo permanecido “recorrente no discurso sobre o urbano no Recife até meados do século”. Esse olhar estimulava a elaboração de planos de melhoramentos, embelezamento e saneamento de modo a estabelecer as normas que regeriam a construção da cidade moderna, limpa e salubre.

No Recife dos anos de 1930 propalava-se como impedimento à construção da cidade moderna a falta de acessibilidade e a necessidade de desobstrução das vias para o deslocamento do automóvel. Segundo as fontes consultadas, em especial os relatórios técnicos, os editoriais e artigos de jornais, o bairro de Santo Antônio era acometido frequentemente por grandes congestionamentos causados pela inadequação das vias de tráfego em relação a um meio de transporte cada vez mais abundante: o automóvel particular. As respostas a este discurso

foram planos urbanísticos cujas concepções expressavam a cidade como “artéria de circulação”. Desse modo, nos diversos planos urbanísticos pensados para os bairros de Santo Antônio e São José, as largas e retas avenidas tornaram-se ícones do presente, modernas.

O Engenheiro Domingos Ferreira, engenheiro da Seção Técnica da Prefeitura do Recife, foi o primeiro urbanista a propor um plano para o bairro de Santo Antônio, do qual se conhece duas versões: a primeira de 1926 e a segunda de 1927. De uma versão para outra, o que muda é a posição e largura de algumas das ruas propostas. Ambos os projetos consistiam no desvio do tráfego canalizado pelo chamado “corredor da cidade”, formado pela Rua 1º de Março, Praça da Independência e ruas Sigismundo Gonçalves e Barão da Vitória (atual Rua Nova), através da abertura de uma larga avenida que ligaria as praças da Independência e Duarte Coelho (atual junção da Avenida Guararapes com a Rua do Sol). A essa avenida seguir-se-ia uma nova ponte projetada sobre o Rio Capibaribe, ligando os bairros de Santo Antônio e da Boa Vista através da Rua Formosa (atual Avenida Conde da Boa Vista). A via norte – sul, referenciada como um antigo plano, incluindo em seu traçado a Rua João do Rego, constituía-se em uma das principais vias proposta. A perspectiva desenhada por Domingos Ferreira mostra as edificações em altos edifícios neoclássicos em torno da Praça do Sol. Sua modulação possuiria marcações horizontais e ritmos constantes nas fachadas. Os edifícios aparentam ter 4 pavimentos, sendo o térreo com um alto pé direito. Estes edifícios ocupariam todo o limite do lote, e alguns apresentariam pátios internos, e marcariam a monumentalidade da Praça, juntamente com o pórtico de chegada e com um obelisco, gerando, pela composição, efeitos cênicos.

Para Domingos Ferreira, a reforma do bairro de Santo Antônio representava além de uma mera solução do problema de tráfego, o “progresso” da cidade. A sua concepção sobre plano urbanístico, consistia no desenho da cidade imprimindo monumentalidade e gosto estético. Entretanto, considerando as polêmicas sobre o que era um plano de reforma e melhoramentos, o prefeito e engenheiro Lauro Borba solicita ao Clube de Engenharia um parecer sobre o plano elaborado pelo engenheiro Domingos Ferreira^{vi}. Com a entrega do parecer^{vii} pelo Clube de Engenharia ao executivo municipal instaurou-se o debate entre o engenheiro Domingos Ferreira e os signatários do referido documento, conforme foi propagado pela imprensa local.

Paralelamente à concepção dos planos foram elaboradas legislações urbanísticas. Estas leis, em especial após 1911, tratavam dos gabaritos a serem adotados para o centro do Recife, revelando a tendência a verticalização da tipologia edificada até então predominantemente térrea.

O arquiteto e urbanista Nestor de Figueiredo tomando conhecimento da polêmica entre os engenheiros autores dos planos de reforma do bairro de Santo Antônio, dá a sua contribuição apresentando um trabalho sobre o mesmo tema no IV Congresso Pan-Americano de Arquitetos. Posteriormente, foi o mesmo convidado pelo Prefeito Lauro Borba para vir ao Recife e projetar uma outra cidade. Em entrevista fornecida a imprensa em 03/09/1931 Figueiredo falou sobre as principais diretrizes do seu Projeto de Remodelação do Recife apresentado no citado Congresso, destacando as idéias subjacentes a um plano de cidade; além das influências recebidas de urbanistas europeus e americanos. Para este urbanista o objetivo central era o “progresso” da cidade decorrente da ordenação do seu crescimento construtivo. Não estabelecer uma ordem no desenvolvimento da cidade resultava em prejuízos futuros imprevisíveis; poupar recursos financeiros hoje significava prejuízos econômicos de maior monta amanhã. Desse modo, o plano prévio de cidade significava a possibilidade de um futuro ordenado e promissor. A cidade sem plano era a desordem proporcionada pelas ações isoladas, pela inexistência de visão do todo. O plano era a ordem, era a beleza utópica prefigurada e realizável.

Ainda na oportunidade desta visita de Figueiredo é criada a Comissão Consultiva do Plano da Cidade, pelo Prefeito Lauro Borba, em 11 de agosto de 1931, tendo por atribuições preparar pareceres que fornecessem subsídios a este urbanista na elaboração do plano e fiscalizar a administração municipal no cumprimento do mesmo. A criação desta Comissão alude ao entendimento de que harmonia e beleza se tornam indissociáveis enquanto possibilidade e desejo da cidade do amanhã. Tal garantia seria dada pela participação das elites cultas, detentoras do saber científico, o que tornaria as sugestões de Figueiredo atualizadas.

Figueiredo elabora duas alternativas para o bairro de Santo Antônio. Há poucas modificações entre as duas alternativas. A idéia de três avenidas, duas partindo da Praça da Independência e a outra seguindo a atual 1º de Março, formando um Y, é mantida em todos os seus projetos. Esta última, juntamente a Praça da Independência formariam um conjunto monumental. A Praça da Independência, de forma quadrada, de grande destaque na proposta, mantém-se como ponto de irradiação da forma urbana do centro do Recife. As perspectivas eram dadas pela utilização de dois obeliscos em substituição ao antigo arco de Santo Antônio. A utilização de quadras com pátio central estabelecia uma forma urbana diversa da existente.

Cabe notar, ainda a manutenção do desenho da via no sentido norte – sul partindo da Praça da República que se divide em duas: uma parte inflete ao sul e a outra continua até o lugar onde

hoje fica a Praça Sérgio Loreto. Esta via já está prevista nos planos de Domingos Ferreira, sendo a atual Avenida Dantas Barreto.

Dada a polêmica instalada entre urbanistas da cidade após a apresentação das propostas de Figueiredo, a Comissão solicita pareceres de Prestes Maia, Washington Azevedo e Atílio Correia Lima, sobre o plano de Figueiredo. Nada acordado, a Comissão do Plano da Cidade tomando a tarefa para si apresenta um outro desenho, em 1934. Este plano procurava corrigir a excessiva centralização do tráfego existente no plano de Figueiredo, com a indicação das novas pontes, a supressão do trecho de uma das avenidas radiais e criação de uma outra opção para a circulação de veículos. Isto é, o alargamento da Rua João do Rego e seu prolongamento até a Praça do Carmo, de onde deveria partir uma avenida cortando o bairro de São José. Note-se que este foi o desenho então dado para a via norte – sul prevista desde o plano de Domingos Ferreira. A esta via se somariam outras propostas como a de melhoramento das ruas transversais de acesso aos Cais das Cinco Pontas e de Santa Rita e o alargamento das ruas em torno do mercado. Este plano, quatro anos depois e com a realização de pequenas alterações, foi aprovado.

Entretanto, a ausência de um consenso entre os urbanistas sobre o plano de reforma para os bairros de Santo Antônio e São José; associada aos reclamos pela ausência de diretrizes de ordenamento e crescimento urbanístico da cidade, levou o governador Carlos de Lima Cavalcanti, a convidar o urbanista Atílio Corrêa Lima para estudar e dar um parecer sobre o plano da cidade.

Atílio Corrêa Lima apresenta o Plano para o Bairro de Santo Antônio em 1936. Dentre as propostas do primeiro ressalte-se o estabelecimento de um sistema viário principal que não canaliza o tráfego pela Praça da Independência, em substituição à grande avenida que ligaria as Praças da Independência e Duarte Coelho, prevista nos planos anteriores. A Praça Barão de Lucena teria uma de suas partes ocupada e a outra permaneceria como praça, os edifícios ocupariam todo o lote e alguns deles teriam pátios internos e pilotis. A via norte-sul, era adotada como eixo central da malha urbana proposta.

As polêmicas em torno das concepções de desenho das reformas contidas nos planos não cessaram, levando o então prefeito Novaes Filho (1937-1945), a retomar a Comissão do Plano da Cidade. Esta Comissão teria então que proceder a uma revisão técnica do plano de 1934 e indicar os procedimentos para realização dos trabalhos com o aproveitamento máximo do realizado. O relatório desta Comissão foi entregue à municipalidade desaprovando o Plano de Corrêa Lima e apresentando um Plano de Remodelação, em 1938. Neste Plano as principais

avenidas desenhadas eram: a Avenida 10 de Novembro e a via norte – sul. As quadras e lotes lindeiros às mesmas foram redesenhados, isto é: suas formas modificadas e realinhadas, tornando-se grandes e menos numerosos. Além delas também foi proposta a construção de uma ponte ligando o bairro de Santo Antônio ao da Boa Vista. A Praça da Independência embora tenha sido desenhada com outra forma, perdendo o formato quadrado, permanece como centro de irradiação do centro do Recife.

Porém, para os urbanistas e outros intelectuais do Recife, as necessidades citadinas que pediam mudanças estavam parcialmente atendidas, e outras idéias precisavam ser incorporadas às constantes do Plano da Comissão do Plano da Cidade de 1938. Assim em 1943, foi resolvido por unanimidade, a formulação de convite ao urbanista João Florense de Ulhôa Cintra (Diretor de Obras da Prefeitura de São Paulo), para que o mesmo viesse elaborar o plano da cidade juntamente a Comissão. As sugestões formuladas por Ulhôa Cintra compreendiam os seguintes aspectos: a remodelação do centro; a remodelação dos bairros de Santo Antônio e São José; a estrutura viária; o porto e a sua futura expansão; a localização da nova estação central; e o transporte ferroviário. As sugestões apresentadas para o Recife por Cintra foram semelhantes às utilizadas na cidade de São Paulo, fundamentadas no esquema teórico de viação proposto para esta cidade em 1924.

Em oposição à solução centralista proposta nos outros planos e evitando a Praça da Independência como foco de atração e distribuição da circulação do núcleo central, Cintra propôs um perímetro de irradiação. As sugestões de Cintra foram aprovadas por unanimidade pela Comissão do Plano da Cidade. Embora as contribuições deste engenheiro possam ser consideradas como condensação dos planos de Figueiredo e de Corrêa Lima, é inegável a sua aceitação pelas elites culta e política da cidade. Cabe notar que após a aprovação das sugestões, as questões levadas para a Comissão opinar, segundo está registrado nas atas de reuniões, tinham sempre por referência a compatibilização com as propostas deste urbanista. A Praça do Carmo passa a ter destaque no desenho proposto, pois neste ponto a via norte – sul, constante do perímetro de irradiação continua cortando o bairro de São José em direção ao sul e outra via inflete para o leste em direção ao cais Martins de Barros.

Na década de 1950 passa a ser colocado em dúvida o traçado e à dimensão da via norte-sul ou Avenida Dantas Barreto, tendo sido proposto um outro traçado. Este foi o foco da entrevista concedida pelo então prefeito Pelópidas Silveira, em 20/07/46^{viii}. A abertura desta avenida era evocada, ainda, nos anos de 1950, como “progresso” e a cidade antiga, a ser demolida sintoma de doença e vergonha^{ix}.

Os planos concebidos até então figuravam uma cidade futura, bela e radiosa, denotando o fascínio pelas correntes do modernismo na arquitetura e no urbanismo, onde monumentalidade se interligava com aspectos técnicos, práticos e funcionais cujo resultado seria uma cidade moderna, ordenada e disciplinada, em oposição ao caos da cidade espontânea e intuitiva. O paradigma destes planos para o centro do Recife foi o da cidade funcional^x, daí a ênfase na abertura de vias. O plano imaginado com o lápis e o papel, segundo normas do presente ordenando, o futuro continha os fundamentos das práticas urbanísticas nas décadas de 1930 e 1940.

Os discursos dos urbanistas tinham mudado, a desobstrução dos ares infectos proporcionados pelas ruas estreitas e tortuosas já não era tão propalada. Apesar da abertura da Avenida Dantas Barreto ser ainda defendida, ao final de 1959, foi divulgado que o descongestionamento do tráfego deveria ser buscado com a descentralização ou desvio para a periferia. Esta nova visão associada ao custo de sua abertura decorrente, em especial, das onerosas desapropriações determinou a suspensão desta intervenção^{xi}. Os discursos da acessibilidade e da desobstrução do trânsito ganham outra direção, em vez da idéia centralista, passando a ser propalada a de descentralização da ocupação e do trânsito de veículos, associadas à ênfase da verticalização.

Os planos elaborados na década de 1950 vinham ao encontro dos discursos das disparidades sociais, de atraso regional e da necessidade de industrialização, passando a noção de região a ter primazia sobre a de cidade. Por conseqüência, o plano não mais se expressava preponderantemente através de desenhos de reformas e correções do sistema viário e de zoneamento das funções citadinas. A ênfase passou a ser a explicitação de diretrizes econômicas determinantes de um futuro promissor, a partir das quais as normas urbanísticas seriam estabelecidas.

Deste modo, as idéias de Ulhôa Cintra permanecem dirigindo o pensamento sobre a cidade e mesmo tendo sido questionado o traçado da Avenida Dantas Barreto e estando suspensas as desapropriações e demolições, esta avenida volta a ser perseguida nos anos de 1960 até início dos anos de 1970 quando ela é concluída. Será que o retorno a uma proposta urbanística, quando a prática respectiva à mesma tinha sido questionada permanece com identidade conceitual, como progresso e atual? Esta questão será retomada adiante.

AS INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS NO CENTRO DO RECIFE: OS DECRETOS DE DESAPROPRIAÇÃO DA CIDADE ANTIGA

No bairro do Recife, foram desapropriados imóveis em quase a totalidade da sua área edificada, para construções de cais, abertura de avenidas e alargamento de ruas. Vários foram os decretos de desapropriação instituídos desde 1908^{xii}. Segundo Lubambo (1991), foram executadas mais de 480 desapropriações para as reformas do porto e do bairro do Recife^{xiii}. Além disto, “aqueles prédios considerados ‘ruinosos’, foram excluídos das indenizações, pois se enquadrados na categoria de pardieiros recebiam atestado de ‘insalubridade’ executando-se sua demolição pela Comissão de Saneamento” (1991, pp. 105, 106 e 123).

Se o antigo plano que justifica as desapropriações do bairro de Santo Antônio estava em consonância com as reformas do porto e do bairro do Recife, as idéias higienistas e sanitaristas se faziam efetivar ainda em diversas leis. Assim, uma lei de 27 de fevereiro de 1893 se referindo à necessidade de higiene e melhoramentos públicos, permitia desapropriações e demolições de edificações na freguesia de Santo Antônio e São José.

As desapropriações seguiram seu curso em anos posteriores, conforme as exposições de motivos dos prefeitos, nos primeiros anos do século XX, relatam. Elas aconteciam em trechos bem marcados, sendo provável que acompanhassem as diretrizes do antigo plano, que estabelecia a abertura da via norte - sul.

As leis orçamentárias, decretos, portarias, ofícios e termos consultados indicam que a primeira desapropriação refere-se às casas da Rua Estreita do Rosário no ano de 1900. Ao longo da década de 1920, o número de desapropriações aumentou através da assinatura de termos que obrigavam moradores a ceder suas propriedades à municipalidade. Outras lhe são seguidas, porém, no ano de 1921, o número de desapropriações ultrapassa a casa de 30 imóveis, conforme portarias relacionadas na Exposição de Motivos do Prefeito Eduardo de Lima de Castro de 15/02/1922. Esta intensificação das desapropriações pode ser relacionada ao afinco de efetivação da via norte – sul e às idéias contidas nos planos de Saturnino de Brito. Cabe notar que este engenheiro neste momento ainda estava presente na cidade.

No ano de 1924, era designado chefe da “Comissão Geodesica” do Recife^{xiv}, o engenheiro Domingos da Silva Ferreira. Este engenheiro, como visto anteriormente, elabora o plano de reforma dos bairros de Santo Antônio e São José, no qual consta o desenho da via norte – sul cortando estes bairros.

Para a efetivação das propostas do plano, foi celebrado um termo de contrato entre a municipalidade do Recife e a “Companhia Constructora do Norte do Brasil”, no dia 19 de fevereiro de 1927, incluindo as desapropriações^{xv}. Os decretos de desapropriação vão sendo publicados conforme a disponibilidade dos recursos orçamentários e da permanência da propalada necessidade de efetivação do plano. Dentre os decretos merece menção ao de nº. 132 de 07/10/1927 por possibilitar a demolição de parte substantiva dos imóveis entre a Praça da República e a Praça Barão de Lucena, conforme indicado no mapa 01^{xvi}. Cabe notar que este plano marca uma mudança nas prioridades das reformas para o bairro de Santo Antônio. Mesmo constando desse plano à idéia da via norte – sul passa a ter primazia à abertura da Avenida 10 de Novembro. Os decretos de desapropriação dos imóveis assim o confirmam.



tabela:

■ exposição de 15/02/19	■ exposição de 24/02/30	■ decreto 1675 de 04/02/57
■ exposição de 15/02/20	■ decreto 141 de 08/04/30	■ decreto 1695 de 11/03/57
■ exposição de 14/06/21	■ ato municipal de 21/03/31	■ decreto 1727 de 10/04/57
■ exposição de 15/02/22	■ diário de pe de 08/08/1935	■ decreto 1773 de 15/06/57
■ termo de cessão de 15/02/24	■ mensagem agosto de 1936	■ decreto X de 21/01/67
■ exposição de 15/02/25	■ decreto 121 de 30/11/38	■ decreto X de 17/02/67
■ exposição de 24/02/26	■ decreto 255 de 01/01/41	■ portaria de 05/05/67
■ decreto 132 de 07/12/27	■ dec-lei 386 de 13/05/44	■ diário de pe de 16/06/71
■ exposição de 1928		■ decreto 9789 de 17/08/71
■ exposição de 1928		■ diário de pe de 31/10/71
■ decreto 140 de 29/11/29		

É importante observar que as desapropriações de imóveis continuavam a ser efetuadas como nos anos anteriores, concretizando as propostas de retificações e alargamento de ruas contidas nos planos. Os gastos com as desapropriações eram efetivados através das apólices da dívida pública do município, emitidas de acordo com a lei orçamentária da prefeitura. Mas, o curioso era a natureza dos documentos que instituíam as desapropriações e demolições no Recife, desde leis orçamentárias, decretos, portarias, ofícios e termos.

É muito provável que as leis orçamentárias tenham sido responsáveis pelo endividamento histórico do município do Recife, devido à manipulação de apólices da dívida municipal. Durante muito tempo, as emissões de apólices pela prefeitura incentivaram empresas ou

companhias privadas instaladas no Recife a efetuarem empréstimos, contribuindo para dar efeito às desapropriações com base no orçamento legal do município. Os decretos relacionados diretamente à desapropriação de prédios foram aparecendo um pouco mais tarde, juntamente, com as portarias e ofícios que legitimavam os primeiros. A assinatura dos termos obrigava moradores a ceder à municipalidade suas edificações. Os termos pareciam significar o último recurso da prefeitura que passava a ter liberdade em desapropriar a qualquer tempo o edifício.

Mesmo reconhecendo as facilidades propiciadas pela lei das desapropriações de 1893 e as idéias dos urbanistas contidas nos planos, a busca por uma outra cidade era tão evidente que os governantes referendavam por outros meios de divulgação que ruas deveriam ser demolidas. Este é o conteúdo do álbum de fotografias “Alguns aspectos do trecho do bairro de Santo Antônio a ser demolido”^{xvii}, assinado pelo Governador do Estado Estácio Coimbra e pelo Prefeito do Município do Recife Joaquim Pessoa Guerra. Consta neste álbum a fotografia da Praça Barão de Lucena, da Rua João do Rego, da Francisco Jacinto e Conselheiro Peretti, estas ruas citadas no Decreto nº. 132 de 1927.

O antigo emaranhado de ruas e becos estreitos e tortuosos vai dando lugar a largas avenidas, com as desapropriações e demolições levadas a efeito pela Companhia Constructora do Norte do Brasil até 1930 quando o contrato é rescindido^{xviii}.

O Ato Municipal de 21/03/1931 edita outro conjunto de imóveis a serem desapropriados, após a rescisão do contrato com a Construtora do Norte do Brasil. A elaboração dos planos de Figueiredo, da Comissão do Plano da Cidade e de Atilio Correia Lima não provocou mudança do ritmo e intensidade das desapropriações, estas continuaram sendo realizadas em conformidade com as prioridades governamentais e recursos orçamentários disponíveis.

A correlação da elaboração e aprovação dos planos com as desapropriações permite afirmar que a intensificação das desapropriações a partir de 1921 foi em decorrência não só do antigo plano que propõe a via norte - sul, falado nas exposições dos prefeitos do início do século XX, como da atuação das comissões de salubridade e do Plano de Saneamento de Saturnino de Brito. Outro momento de ápice das desapropriações foi após o Decreto nº. 132 de 1927 e do Ato Municipal de 1931, estando ambos ligados à efetivação do plano de Domingos Ferreira. A probabilidade da permanência das idéias de Ferreira é dada pela constatação de que o de Figueiredo só chega ao Recife no mês de agosto de 1931, posterior a data de publicação do referido ato. O Decreto nº. 255 de 01/01/1941, definindo um outro conjunto substantivo de imóveis a serem demolidos, pode ser associado ao plano da Comissão do Plano

da Cidade de 1938. Este decreto possibilita, principalmente, a desapropriação dos imóveis constantes do quarteirão em frente à Igreja Matriz de Santo Antônio para efetivar a reforma da Praça da Independência núcleo de irradiação das novas vias.

As sugestões de Ulhôa Cintra, em 1943, não parecem ter provocado a publicação de outro decreto de desapropriação, nenhum registro foi encontrado. Pode-se supor que nos anos finais do Estado Novo, os recursos orçamentários e mesmo empréstimos às companhias financeiras não estivessem fácil e as desapropriações tenham sido suspensas. Registros são encontrados a partir de 1953, verificando-se para o ano de 1957, a publicação de vários decretos de desapropriação. Neste ano, o contexto político e econômico já era distinto, presencia-se nacionalmente o desenvolvimentismo com o governo do Presidente Juscelino Kubitschek e, no Recife, em 1955 era prefeito Pelópidas Silveira, eleito pelo voto direto e democrático. É provável que neste contexto a alocação de recursos orçamentários para as desapropriações tenha sido possível.

Cabe dizer que paralelamente aos planos urbanísticos, foram aprovadas e colocadas em vigor diversas legislações urbanísticas que permitiam e incentivavam a verticalização das novas construções. Assim como se tem a atuação do IPHAN, fundamentada no instituto jurídico de tombamento e no instrumento urbanístico do cone visibilidade. Se a atuação deste Instituto vem desde 1937, tendo tombado em 1938 várias das igrejas dos bairros de Santo Antônio e São José, só a partir de 1946 é que é criado o distrito do Recife e iniciada uma atuação mais efetiva. A articulação da atuação do IPHAN com o governo municipal lentamente se estabelece. Constitui-se um marco nesta articulação a elaboração do Plano de Gabaritos dos bairros de Santo Antônio e São José, de 1965, estabelecendo zonas de maior ou menor número de pavimentos em função da proteção da visibilidade das igrejas tombadas.

Já foi dito que na década de 1930 os discursos dos urbanistas tinham mudado da desobstrução dos ares infectos e do trânsito dos automóveis para os das disparidades sociais, de atraso regional e da industrialização. Também foi exposta como nova norma urbanística a da descentralização do tráfego que redundam na suspensão da dispendiosa abertura da Avenida Dantas Barreto.

Apesar de tais fatos, a abertura da Avenida Dantas Barreto é retomada com o prefeito Augusto Lucena. Este interventor foi indicado em duas oportunidades: primeiro entre 1964 e 1968 e depois entre 1971 e 1974. Desde que assumiu a prefeitura, este governante propala a continuidade da abertura da Avenida Dantas Barreto, porém só há registro de duas portarias e um decreto de desapropriação, incidindo ambos em apenas quatro imóveis^{xix}. Porém no

segundo governo, é dada continuidade as desapropriações. Segundo o Diário Oficial de 16/06/1971, esta intervenção compunha o Plano de Obras Prioritárias da Prefeitura, não só por descongestionar o trânsito de veículos no centro, mas também por compor o esquema viário de ligação com o bairro de Boa Viagem, bairro da orla marítima da cidade^{xx}. Os recursos financeiros para a continuidade da Avenida, segundo informa ainda o citado diário, seriam um empréstimo de “3 milhões de dólares (R\$ 15.000.000,00) conseguidos pelo prefeito Augusto Lucena, graças ao apoio do Governador Eraldo Gueiros Leite”. Assim foi promulgado o Decreto nº. 9789 de 17/08/1971, promovendo a desapropriação de mais de 100 imóveis, inclusive da Igreja dos Martírios, podendo ser visualizados no mapa 01 a significativa área desapropriada por este decreto. Tais decretos vêm deste modo contribuir para a efetivação das propostas contidas nos planos dos anos de 1930 e 1940.

AS INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS NO CENTRO DO RECIFE: AS DEMOLIÇÕES DA CIDADE ANTIGA E AS CONSTRUÇÕES DA CIDADE MODERNA

Iniciada a reforma do porto do Recife foram demolidos alguns fortes datados do século XVII, como o Forte do Picão nos arrecifes representando o começo da perda da lógica de defesa arquitetada para a cidade. Cavalcanti (1995) em “Recife um presente do passado” relata o acontecimento da seguinte forma:

"A 29 de julho de 1909 iniciam-se as obras (...). Movimentam-se dragas, o guindaste, os rebocadores. O porto toma uma feição diversa de seus dias habituais anteriormente (...). Pelos arrecifes corre a locomotiva puxando lastros com blocos de pedras vindos das pedreiras de comporta. Ao longo do velho cais aterram-se outros trechos para surgirem em breve arcabouços metálicos dos armazéns. E começa a desaparecer aos olhos dos recifenses: o Forte do Picão (o antigo cais do mar), a praia do Brum com seus banheiros de palha e seus banhistas de trajes de baêta, o casarão da Companhia Pernambucana de Navegantes que ali substituirá os baluartes do Forte de Matos, o trapiche da Conceição com a vizinhança dos bacalhoeiros, o casarão da Rua de São Jorge e, dali a pouco, o Corpo Santo, os arcos, a Rua da Cadeia”.

Logo depois, com o início da reforma do bairro do Recife começam a desaparecer as ruas estreitas e tortuosas, os sobrados e o casario de portas e janela. As três avenidas foram abertas e alargadas várias ruas transversais.

Após as desapropriações e demolições, os terrenos foram sendo colocados à venda, em hasta pública, os lotes mais bem localizados e valorizados foram vendidos e as construções iniciadas. Porém, cabe notar que se a configuração urbana seguida reportava-se aos padrões modernos de arquitetura “ecléctica” e urbanismo “à maneira das praças francesas”, segundo descreve Menezes (1990: s/p):

“E o projeto é feito à maneira das praças francesas, onde o logradouro tem a forma de uma meia lua, tendo quatro edificios de cabeça de quadra (...) é este conjunto de prédios, um conjunto planejado segundo as diretrizes de uma arquitetura eclética do princípio do século XX, do melhor bom gosto”.

Os usos permaneceram muito próximos aos de antes da reforma, voltados ao comércio exportador e importador, empresas financeiras e seguradoras, enquanto o uso residencial passou a representar apenas 40%. Porém, destaca Lubambo (1991) que a valorização ocorrida com os terrenos resultantes do novo parcelamento, foi de pelo mais de 400%, com a reapropriação imediata dos mesmos por empresas comerciais e financeiras nacionais e internacionais.

“(...) a operação de Reforma do Bairro do Recife supôs dois momentos: no primeiro, a expropriação de frações sociais, segregadas ou excluídas do Bairro, e no segundo, a valorização e transformação de usos e ocupação da área para ser apropriada por outras frações sociais. (...) O Bairro do Recife, que emergiu dos escombros e do possível lamento popular, marcando o desfecho de todo esse processo, era, sem dúvida, um bairro novo e diferente. Não exatamente o perfil propagado pelos apologistas da Reforma, mas o retrato das sérias contradições surgidas ou agravadas a partir de então” (1991: p. 143).

Porém, o arquiteto e historiador Menezes (1990: s/p), faz uma leitura da reforma do bairro, mas alvissareira, afirmando:

“É preciso que a gente afaste a idéia de que a ‘mutilação’ do Recife gerou ‘monstros’. Não, a mutilação do Recife gerou um bairro extraordinário. O bairro do Recife gerou edificios ecléticos que, por fruto da valorização excessiva que se deu ao barroco, têm sido sempre minimizados”.

Estas duas leituras das reformas do porto e do bairro do Recife não indicam ter se constituído até a década de 1920 uma identidade entre a cidade antiga e a cidade moderna. É provável que a demolição da cidade pré-existente tenha sido tão extensiva que apagados os elementos constituintes, sem nem sequer a existência de vestígios para marcar em pedra e cal o antigo, a

distinção passa a se dar apenas em memória por meio da documentação arquivística, bibliográfica e iconográfica.

No presente, os urbanistas reportam-se ao bairro do Recife como “Recife antigo”, atestado por Menezes como “um bairro extraordinário”. Pode-se sugerir que a identidade do bairro do Recife como antigo tenha ocorrido a partir do tombamento das igrejas em 1938, entretanto, só vem a se consolidar na década de 1970, com a disseminação das práticas urbanísticas preservacionistas entre urbanistas cuja atuação não estava mais circunscrita àquelas pertencentes aos quadros do IPHAN regional.

As desapropriações e demolições dos bairros de Santo Antônio e São José quebraram a lógica urbanística marcada pela alta compacidade da forma construída, pela densidade das edificações que conformavam quadras maciças e contínuas com sobrados magros e altos, pelo vazio dos pátios e largos que pontuavam o tecido urbano, entre os telhados dos sobrados e as altas torres das igrejas. Pode-se dizer ainda que quebraram a homogeneidade das quadras, das ruas estreitas formadas por segmentos ora tortuosos, ora retos com mudanças abruptas de direção e dos becos ainda mais estreitos.

Conforme as exposições de motivos dos prefeitos relatam, as demolições dos primeiros anos do século XX aconteciam em trechos bem marcados da futura via norte - sul, a exemplo das demolições de um prédio de três andares na Rua Estreita do Rosário, em 1900 e das lojas na Praça da Independência, em 1905.

Com o Plano do engenheiro Domingos Ferreira, a contratação da Companhia Construtora do Norte do Brasil e os decretos de desapropriação, as demolições também se intensificam. O antigo emaranhado de ruas e becos estreitos e tortuosos vai dando lugar a largas avenidas.

A abertura da Avenida 10 de Novembro fez desaparecer as seguintes ruas: do Ciúme, Ilha dos Carvalhos, Francisco Jacinto, Conselheiro Peretti, Pedro Ivo, Neto de Mendonça, Major Agostinho Bezerra, General Abreu e Lima, 28 Setembro, Caju, e as seguintes travessas: Ilha dos Carvalhos, João do Rego e Belas Artes. Assim como a Igreja do Paraíso, antiga Igreja do Hospital, a Santa Casa de Misericórdia e o Quartel do Paraíso^{xxi}.

As polêmicas entre os urbanistas, os planos de reforma que se seguiram, o de Figueiredo (1931), da Comissão do Plano da Cidade (1934 e 1938), os pareceres solicitados a diversos urbanistas e o de Atilio (1936), associados às disponibilidades dos recursos orçamentários para efetivar as desapropriações explicam as flutuações ocorridas no número de demolições realizadas. Um dos momentos de intensificação das demolições foi após a aprovação do Plano

da Comissão em 1938. Aprovada a remodelação foram retomadas as desapropriações e demolições dos imóveis para abertura da Avenida 10 de Novembro e modificações da Praça da Independência.

Se entre os anos de 1938 e 1943 verificou-se uma intensificação das desapropriações e demolições o mesmo não pode ser dito quanto às novas construções estas se deram num ritmo bem mais lento. Os decretos de desapropriações e as matérias publicadas na imprensa local, associadas às fotografias datadas permitiram identificar não só as demolições quanto as novas construções.

A Avenida 10 de Novembro é logo realizada, surge um outro alinhamento, as quadras e lotes ganham outro formato e dimensão, tornando-se grandes e poucos. Imponentes arranha-céus começam a ser construídos ao longo dessa avenida, ocupando todo o lote. Com a mudança do esquema de tráfego^{xxii}, o antigo formato quadrado da Praça da Independência desapareceu dando lugar a uma nova Independência triangular e ladeada por vias, voltada para a larga Avenida 10 de Novembro e os sobrados demolidos dão lugar a outras tantas grandes edificações, tanto em altura, quanto em largura^{xxiii}.

Estes arranha-céus foram incentivados também pelas novas legislações urbanísticas, dentre os quais se podem citar: Santo Albino (1934), Correios e Telégrafos (1938), Independência (1936), Sulacap (1936), Trianon (1937), Almare (1943) e Inconfidência (1942). A cidade antiga vai sendo demolida e a cidade moderna construída.

A implantação da via no sentido norte-sul, foi sendo viabilizada por meio dos planos, dos decretos de desapropriação e das demolições dos imóveis. A conclusão dessa via foi realizada durante 35 anos, demolindo a cidade antiga e construindo por justaposição ou sobreposição a cidade moderna.

A adoção do perímetro de irradiação sugerido pelo engenheiro Ulhôa Cintra indica que a cidade antiga é secundarizada. A implantação desse perímetro ou da via norte-sul, atual Avenida Dantas Barreto, foi iniciada em março de 1946 com a demolição dos prédios já indenizados nas seguintes ruas: Sigismundo Gonçalves; Trincheiras; Estreita do Rosário; Laranjeiras e Praça do Carmo, fazendo praticamente desaparecer por completo uma quadra e duas ruas. Cabe notar que não foi registrada a promulgação de novos decretos, as desapropriações seguem efetivando os já publicados. As desapropriações, ainda por fazer, no trecho entre a Rua Nova e a Praça do Carmo, totalizavam 42 prédios, assim localizados: treze na Rua das Laranjeiras, um na Rua Sigismundo Gonçalves, dezesseis na Rua das Trincheiras,

cinco na Rua Estreita do Rosário e sete na Praça do Carmo. E, os terrenos resultantes do loteamento dos terrenos marginais à avenida seriam vendidos mediante concorrência pública^{xxiv}.

Como visto antes, as dúvidas surgidas quanto ao traçado e à dimensão do perímetro de irradiação, no trecho do bairro de Santo Antônio e São José, resultou na realização de ajustes no traçado da via. Se este outro traçado evitou a demolição do Pátio da Igreja de São Pedro e o casario das ruas Felipe Camarão e das Águas Verdes, reafirma a demolição da Igreja dos Martírios e de quadras inteiras no bairro de São José. Também foi mostrado que, na década de 1950, a abertura desta avenida simbolizava, ainda, progresso e a arquitetura do período colonial, atraso e vergonha^{xxv}. Entretanto, ao final de 1959, com a emergência a idéia de descentralização do tráfego associada ao custo das desapropriações, as demolições foram suspensas temporariamente.

Porém com a primeira gestão de Augusto Lucena (1964-1968), as demolições para abertura da avenida são retomadas embora não se tenha verificado novos planos e decretos de desapropriação. A retomada da abertura desta avenida, inclusive como prioridade de governo, pode ser entendida como parte de um contexto de ditadura militar. As demolições são então reiniciadas avançando da Rua Estreita do Rosário até antigo acesso ao Pátio do Carmo.

Em 1965, parte do antigo acesso e conjunto edificado do entorno do Pátio do Carmo é destruído. No primeiro semestre de 1967, segundo retrata o jornalista Severino Barbosa na matéria intitulada *Avenidas*^{xxvi}, um dos lados da Rua de Hortas foi demolido, não onde funcionavam os dois *rendez vous*, bastantes comentados na cidade, da mesma forma que os da Rua das Flores. Ainda faltavam os últimos “pardieiros” da Rua Estreita do Rosário, e parte dos da Rua das Flores que ainda resistia^{xxvii}.

Em 1966, as demolições prosseguem do Pátio do Carmo até a Rua Tobias Barreto, com a demolição completa de ruas e quadras. A Rua Santa Tereza, assim como o início da Rua Coronel Suassuna ou Augusta onde estava localizada a Igreja dos Martírios^{xxviii}, foram também demolidas.

A cidade antiga composta por maciços arquitetônicos, onde predominavam os conjuntos urbanos com suas altas torres e frontispícios de igrejas mostra-se, considerando o exemplo do Carmo, permanentemente alterada. As composições fechadas, formalmente definidas, dão lugar às vastas áreas de circulação representadas por largas vias associadas à construção de edifícios verticalizados^{xxix} conformando uma diferente relação formal entre o casario antigo e

os edifícios novos; entre as estreitas ruas transversais e a larga avenida. Cabe notar que a construção de uma outra tipologia edificada no centro foi possibilitada e incentivada pelas legislações urbanísticas aprovadas no transcurso dessas intervenções. O que foi demolido dá lugar a outra cidade, conceitualmente moderna. O que não foi demolido permanece como registro de uma cidade anterior a do presente, expressando outras normas de fazer cidades e nomeada de antiga. A justaposição, lado a lado de duas práticas urbanísticas permite a formulação de duas identidades.

Em 1971, com o decreto promulgado pelo prefeito Augusto Lucena, em seu segundo governo (1971-1974), as demolições ganham dimensões e ritmo só comparáveis com as ocorridas após o plano da Comissão de 1938 e do decreto de desapropriação de 1941. A partir deste decreto as demolições prolongam-se da Rua Tobias Barreto até a Praça Sérgio Loreto. Cabe notar que este primeiro período coincidiu com o Estado Novo, estando o Estado de Pernambuco governado por Agamenon Magalhães e o Recife pelo prefeito Novaes Filho. Pode-se dizer que os dois períodos de intensificação do número e ritmo das demolições inserem-se num contexto político marcado por regimes ditatoriais.

As demolições da Rua Tobias Barreto até a do Passo da Pátria duraram menos que 40 dias, terminando em dezembro do corrente ano^{xxx}. Após, foram empreendidas as da Rua Passo da Pátria até a de São João, e até 1973, da Rua São João até a ligação com a Rua Imperial. Cento e dezessete casas, numa extensão de 550 metros, desde a Rua Tobias Barreto até a de São João, foram demolidas para a abertura da Avenida Dantas Barreto.

A Igreja dos Martírios, localizada na quadra do intervalo entre a Rua Tobias Barreto e Passo da Pátria, constituiu-se na maior polêmica referente à abertura da avenida, onde as opiniões sobre sua demolição eram diversas, não havendo uma unanimidade entre os intelectuais da época e o governo municipal. As fotografias mostram a quadra entre a Rua Coronel Suassuna e Dias Cardoso totalmente vazia, restando apenas a igreja, praticamente em ruínas. A demolição desta igreja, tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), marca a conclusão da Avenida Dantas Barreto. A demolição só foi realizada em 1973, depois de realizado o processo de destombamento da igreja.

A efetivação de idéias alusivas a outra prática urbanística, isto é àquelas relativas aos planos dos anos de 1930 e 1940, seriam então idéias fora do lugar? Os registros encontrados nos editoriais da imprensa aludem à derrubada da igreja e a conclusão da abertura como expressões de progresso. Mas, a existência de outras práticas urbanísticas, como a do estabelecimento de gabaritos e do cone de visibilidade, mostra que a conclusão da Avenida

Dantas Barreto era regressão em vez de progresso. O princípio da tábua rasa adotado com radicalidade pelos urbanistas que apoiaram a conclusão desta avenida constitui-se numa idéia fora do lugar.

Em 28 de setembro de 1973, a Avenida Dantas Barreto foi inaugurada pelo governador Eraldo Gueiros Leite e pelo prefeito Augusto Lucena, com o corte da fita simbólica. A nova avenida foi recebida com bastante festa, onde estiveram presentes autoridades civis, militares e eclesiásticas^{xxxii}.

A construção de largas avenidas sobrepondo-se a cidade do século XVIII e XIX estava concluída. O antigo casario colonial, em especial os sobrados, foi substituído pelos altos e modernos edifícios implantados ao longo da Guararapes e Dantas Barreto. As formas fechadas das Praças da Independência e do Pátio do Carmo tornaram-se espaços abertos. Estava edificada a cidade moderna e ao lado, o conjunto edificado antigo não demolido permite identificar a cidade antiga. A identidade conceitual especificada nas teorias urbanísticas pôde ser materializada na cidade do Recife.

ILUSTRAÇÕES



Fig. 1. Bairro de São José, mostrando a marcação das torres das igrejas. Fonte: Museu do Estado de Pernambuco.



Fig. 2. Praça da Independência com a Rua 1º de março, as lojinhas de comércio antes da demolição em 1905. Fonte: Museu da Cidade do Recife.



Fig. 3. Bairro de Santo Antônio, mostrando início da abertura da Avenida Guararapes, a Igreja do Paraíso ainda edificada e os primeiros arranha-céus, 1942. Fonte: Fundaj



Fig. 5. Bairro de São José, demolição do Pátio do Carmo, segunda década de 1960. Fonte: Fundaj.



Fig 5. Demolição do tecido urbano do Bairro de São José restando a Igreja dos Martírios, 1972. Fonte: Fundaj.



Fig 6. O Recife moderno, esquina Avenida Guararapes com a Avenida Dantas Barreto. Foto acervo da pesquisa, 2005.

FONTES PRIMÁRIAS DE PESQUISA

1. Cartografia:

- Remodelação do Bairro de Santo Antônio-1938 - Perspectiva da Avenida 10 de Novembro.
- Planta da Cidade do Recife do Pernambuco, 1906 de Douglas Fox e H. Michell Whitley (Membros do Instituto de Eng. Civis de Londres)
- Plano de Gabarito dos bairros de Santo Antônio e São José de 1965 carimbado pela URB na data: junho de 1972;
- Perspectiva do Porto do Recife com a Ampliação Prevista no Projeto “Moraes Rego” e Anteprojeto da Base Naval do Recife - M.V.O.P./ D.N.P.R.C./ 7ºD.P.R.C;
- Remodelação do Bairro de Santo Antonio Plano da Cidade - Plano Aprovado pela Comissão do Plano da Cidade, escala: 1/ 1.000;
- Planta do Recife: Orientação Urbanística para Solução dos Problemas da Cidade de 1926, autor: Domingos Ferreira, escala: 1/ 10.000;
- Plano de Remodelação do Bairro de Santo Antonio de 1934, autor: Comissão do Plano Diretor da Cidade, escala: 1/ 1.000;

2. Fotografias:

- Fotografias, postais e gravuras dos bairros de Santo Antônio e São José do início do século XX;
- Fotografias atuais do bairro de Santo Antônio.
- Álbum de Estácio Coimbra de 1927, mostrando fotografias de ruas, largos que seriam demolidos para a construção da Avenida Dantas Barreto, foram registradas 102 fotografias;
- Álbum de Baltar, colecionador do fim do século XIX. São três álbuns, intitulados Álbum Vistas de Pernambuco - Inspetoria Estadual de Monumentos Nacionais de PE, sendo o 3º do início do século XX (Pracinha do Diário, rua Sigismundo Gonçalves e etc), tendo sido registradas 25 fotografias;

3. Periódicos e imprensa local:

- Jornal do Commercio, Folha da Noite, Diário da Manhã, Folha da Manhã, Jornal Pequeno, Correio do Povo de 1935 a 1959.

- Diário de Pernambuco de Janeiro/ 1960 a Dezembro/ 1973.

- Diário Oficial do Estado: 1925 a 1968, assim especificados: jan de 1925 a dez de 1930; jan a abr de 1931; jan a dez de 1941; jun de 1953; mar e set de 1965; fev de 1966; jan a nov de 1967; jan a nov de 1968.

- Diário Oficial do Município: jan de 1969 a dez de 1974.

4. Exposições dos Prefeitos de 1900 – 1929, nos quais contam leis orçamentárias, termos de responsabilidades, portarias, ofícios e decretos de desapropriação:

Exposição apresentada ao Conselho Municipal do Recife pelo prefeito Manoel dos Santos Moreira Tipografia do Diário de Pernambuco, Recife: 17/08/1903, pp.16 e 29.

Exposição, 22/08/1904, p. 07.

Exposição apresentada ao Conselho Municipal do Recife pelo prefeito coronel Eduardo Martins de Barros. Tipografia do Diário de Pernambuco, Recife: 15/02/1906, p. 03.

Exposição apresentada ao Conselho Municipal do Recife pelo prefeito coronel Eduardo Martins de Barros. Tipografia do Diário de Pernambuco, Recife: 15/01/1908, pp. 08-09.

Exposição apresentada ao Conselho Municipal do Recife pelo prefeito Archimedes de Oliveira Souza. Tipografia do Diário de Pernambuco, Recife: 17/01/1911, pp. 4-6.

Exposição apresentada ao Conselho Municipal do Recife pelo prefeito Eudoro Corrêa. Tipografia do Diário de Pernambuco, Recife: 15/05/1913, p. 04.

Exposição apresentada ao Conselho Municipal do Recife pelo prefeito Eudoro Corrêa. Tipografia do Diário de Pernambuco, Recife: 15/11/1915, p. 09.

Exposição apresentada ao Conselho Municipal do Recife pelo prefeito Manuel Antonio Moraes Rego. Oficinas graphics da imprensa official, Recife: 15/05/1919, p. 09.

Exposição, 15/02/1920: p. 20.

Exposições 15/02/1922, pp. 27, 160 e 161.

Exposição apresentada ao Conselho Municipal do Recife pelo prefeito Antonio de Góes Cavalcanti. Oficinas graphics da imprensa official, Recife: 15/07/1923, pp. 06-07.

Exposição, 15/11/1924, p. 18.

Exposição apresentada ao Conselho Municipal do Recife pelo prefeito Antonio de Góes Cavalcanti. Oficinas graphics da imprensa official, Recife: 15/02/1925, pp. 01-20.

Exposição, 24/02/1926: pp. 34, 44, 66, 96, 100 e 114.

Acto n.116 contido na lei 1683 de 8 de junho de 1928.

Exposição, 07/09/1929, p.01.

5. Documentos diversos:

- Ofício, de 17/09/1976 ao Ilmo. Sr. Exmo. Sr. Prefeito do Recife, da “Veneravel Irmandade do Bom Jesus dos Martírios do Recife, fundada em 1749, instalada em 1782, sua Igreja rua Augusta

- Documentos e decretos relativos à desapropriação da Igreja dos Martírios.

- Livro de Atas da Comissão do Plano da Cidade. Recife, jun./1942 a abr./1952.

- FIGUEIREDO, 1932. O plano de remodelação para o Recife. In Diário da Manhã.

- Prefeitura Municipal do Recife-PMR/DEPT (1945). *Seis Anos de Administração Municipal-1937/1943*. Relatório de prestações de contas do Prefeito Antônio de Novaes Filho ao Interventor Federal Agamenon Magalhães. In Boletim da Cidade e do Porto do Recife. Recife, n.º 30, dez./1945.

- ULHÔA CINTRA, 1943. *Sugestões para orientação do estudo de um plano geral de remodelação e expansão da cidade do Recife*. In Revista Arquivos. Recife, ano2, n.º 1-11, dez./43.
- Parecer da Sub-comissão de História e Tradição apresentado à Comissão do Plano da Cidade. In Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco, volume XXXI, 1993 – n.º147/ 150.

FONTES COMPLEMENTARES

- Abreu, 1995. *Avenida Dantas Barreto: uma intervenção radical no centro histórico do Recife*. Trabalho de graduação. Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFPE.
- AC/GATEPAC - 1931-1937, 1975. Barcelona. Editorial Gustavo Gili, S.A.
- Araújo, 1996. *Saturnino de Brito e o saneamento físico e moral do Recife*. Recife: Mestrado em Desenvolvimento Urbano da UFPE.
- Bresciani, 2004. *A cidade: objeto de estudo e experiência vivenciada*. ANPUR, *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 6, n.º2.
- , 2001 (org.). *Palavras da cidade*. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS.
- Cavalcanti, 1977. *Recife do Corpo Santo*. Recife, Conselho Municipal de Cultura da Prefeitura da Cidade do Recife.
- , 1995. *O Recife: um presente do passado*. Recife. Gráfica e Editora Ltda.
- Cintra, 1943. *Sugestões para orientação de um plano geral de remodelação e expansão da cidade do Recife*. In Revista Arquivos. Recife, p 261-273.
- Chartier, 1990. *A História Cultural: entre práticas e representações*. Rio de Janeiro. Editora Bertrand Brasil S.A/DIFEL.
- Choay, 2001. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade: Editora UNESP.
- Costa, 1983. *Anais pernambucanos*. Coleção Pernambucana. Volume VI. FUNDARPE. Pernambuco, volume 6 (f), Recife.
- Fragoso, 1971. *Velhas ruas do Recife*. Universidade Federal de Pernambuco, Recife.
- Franca, 1977. *Monumentos do Recife, estátuas e bustos, igrejas e prédios, lápides e incrementos históricos do Recife*. Governo do Estado de Pernambuco. Secretaria de Educação e Cultura. Recife.
- Foucault, 1987. *A arqueologia do saber*. 3ª ed. Rio de Janeiro. Forense-Universitária.
- , 1980. *Nietzsche, Freud e Marx*. Porto: Publicações Anagrama Ltda.
- Le Goff, 1996. *História e Memória*. Campinas: Editora da Unicamp.
- Leme, 1999. *Urbanismo no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP/ FUPAM.
- Lepetit, 2001. *Por uma Nova História Urbana*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo,
- Loretto, 2005. *História, forma e imagem urbana: o caso da Avenida Dantas Barreto, 1930 – 1970*. Relatório de iniciação científica UFPE/CNPq. Recife.
- Lubambo, 1991. *O bairro do Recife: entre o Corpo Santo e o Marco Zero*. Recife: Cepe/Fundação de Cultura Cidade do Recife.
- Habermas, 1990. *O discurso filosófico da modernidade*. Lisboa. Publicações Dom Quixote.
- Matos, 2005. *Os planos urbanísticos e a Avenida Dantas Barreto, décadas de 1930 a 1970: propostas e intervenções*. Relatório de iniciação científica UFPE/CNPq. Recife.
- Menezes, 1988 (org.). *Atlas histórico cartográfico do Recife*. Recife: Fundaj, Editora Massangana.

- , 1999. *A cidade do Recife: urbanismo lusitano e holandês*. In: Andrade, Manuel C. de, e Fernandes, Eliane M.; Cavalcanti, Sandra M (orgs.). *Tempos dos Flamengos e outros tempos*. Recife: Ed. Massangana, Brasília: CNPq.
- , 1990. *Perfil Histórico do Recife*. In *Cadernos Urbanos*, nº. 3. Recife: Instituto da Cidade/Secretaria de Planejamento e Urbanismo/Prefeitura da Cidade do Recife.
- Moreira, 1999. *A aventura do urbanismo moderno na Cidade do Recife, 1900-1965*. In: Leme, Maria Cristina da Silva (coord.). *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. São Paulo : Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM.
- _____, 1994. *A construção de uma Cidade Moderna: Recife (1909-1926)*. Recife: UFPE/ MDU.
- Naslavshy, 1998. *Modernidade arquitetônica no Recife, arte, técnica e arquitetura, 1920 a 1950*. Dissertação FAUUSP, São Paulo.
- Outtes, 1991. *O Recife pregado à cruz das grandes avenidas*. Recife. Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da UFPE.
- , 1997. *O Recife: Gênese do urbanismo, 1927-1943*. Recife: Fundaj, Editora Massagana.
- Pontual, 2000. *O Urbanismo no Recife: entre idéias e representações*. In *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*.
- , 1998. *O saber urbanístico no governo da cidade: uma narrativa do Recife das décadas de 1930 a 1950*. Tese de doutorado pela FAU/ USP. São Paulo.
- Pontual, Carneiro, 2005. *História e Paisagem: Ensaio Urbanísticos do Recife e de São Luis*. Editora Bagaço. Recife.
- Prefeitura Municipal do Recife (PMR/ DEPT, 1945). *Seis anos de administração municipal-1937/1943*. Relatório de prestações de contas do Prefeito Antônio Novaes Filho ao Interventor Federal Agamenon Magalhães. In *Boletim da Cidade*. Porto do Recife, Recife, 30/12/45.
- Reynaldo, 1998. *Las catedrales siguen siendo blancas. Un estudio sobre la política de tratamiento del centro antiguo de Recife (Brasil)*. Barcelona, Universidad Politécnica da Catalunya. Tese doutorado.
- Reis, 2000. *Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/ Imprensa Oficial do Estado/ Fapesp.
- , 1968. *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500/ 1720)*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- Rios, 1995. *Linhas apagadas: do coletivo como arcaico ao individual como moderno (A extinção dos bondes na década de 40)*. João Pessoa: Editora Universitária/ UFPB.
- Santos, 1968. *Formação de cidades no Brasil colonial*. Coimbra.
- Sette, 1978. *Arruar, história pitoresca do Recife antigo*. Rio de Janeiro: Editora Casa.
- Trajano, 1979. *Santo Antônio, São José: O centro histórico do Recife*. Recife. Dissertação de mestrado pela Universidade Federal de Pernambuco.
- Zancheti, 2000. *O Recife do século XVIII como cidade barroca*. In *Anais do 6º Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Natal: UFRN/ PPGAU.

ⁱ Este artigo é resultado de pesquisa financiada pelo CNRPq.

ⁱⁱ Das 18 edificações religiosas presentes em Santo Antônio, 8 delas foram construídas no século XVII, 7 no século XVIII e 3 no século XIX. Datas aproximadas da construção primitiva das igrejas e conventos: _Convento de Santo Antônio – 1606, Igreja do Divino Espírito Santo – 1655, Igreja de Nossa Senhora da Penha (ermida) – 1656, Igreja de Nossa Senhora do Carmo e Convento do Carmo – 1687, Igreja de Nossa Senhora do Livramento – 1694/ 1722, Ordem Terceira do Carmo – 1695, Ordem 3ª de São Francisco – 1696, Igreja de Nossa Senhora do Rosário – XVII, Igreja de Nossa Senhora do Terço – 1710, Nossa Senhora da Conceição dos Militares – 1722, Igreja de São Pedro dos Clérigos – 1728/ 1782, Hospital da Ordem

Terceira de São Francisco – 1723, Igreja de Santo Antônio – 1790, Igreja de Nossa Senhora da Conceição dos Militares – XVIII, Igreja de São José do Ribamar – 1810, Igreja de Santa Rita de Cássia – 1831 e Igreja de São José – 1864.

ⁱⁱⁱ As principais edificações civis eram: Palácio do Governo, Palácio do Tesouro e Teatro Santa Izabel. Este último projetado pelo engenheiro Louis Léger Vauthier vindo com a missão francesa, e inaugurado em 1850.

^{iv} O entendimento de práticas urbanísticas está referenciado em Chartier (1990) e Foucault (1987) como modos de pensar e de fazer que produzem sentido às cidades como objeto de saber e de experiência.

^v Escreveu Le Goff as palavras de Amadou Hampté, diretor do Institut des Scienses Humaines do Mali, proferidas quando da participação deste em um encontro internacional em Bouaké, em 1965.

^{vi} A comissão que elaborou o parecer do Clube de Engenharia era composta pelos engenheiros Manoel Antônio de Moraes Rêgo, Eduardo Jorge Pereira e José Estelita, além de um representante oficial da Prefeitura.

^{vii} A Comissão do Clube de Engenharia no seu parecer apresenta um plano alternativo, mais modesto e com menor número de desapropriações; ou seja, com apenas alguns alargamentos de ruas (Outtes, 1997).

^{viii} Jornal do Comércio de 20/07/46 - “A Remodelação do Bairro de Santo Antônio Dará Nova Fisionomia à Cidade”. O projeto inicial de abertura da Dantas Barreto era assim previsto: com 35 metros de largura e em linha reta desde a Praça da República até a Praça do Carmo, infletindo para o cais de Santa Rita, passando ao lado do mercado de São José e atingindo o cais na altura da Rua do Porão. Com o aterro da doca de Santa Rita e com a construção de uma outra ponte para o bairro do Recife, essa avenida constituiria uma perimetral. Essa hipótese foi afastada, pois não houve a concordância com o projeto do governo federal para o porto razão da modificação do traçado.

^{ix} Diário da Noite de 10/04/57 - “Pardieiros Ameaçam o Progresso do Recife”.

^x Sobre Cidade Funcional ver o IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna in A.C./G.A.T.E.P.A.C., 1931-1937. (A.C. - 5, p. 17 e A.C. - 12, p. 12).

^{xi} Diário da Noite de 17/11/59 - “Avenida Dantas Barreto Parou: pouco dinheiro e pouca utilidade”.

^{xii} Segundo Lubambo (1991: p. 105): Decreto nº 7003 de 02/07/1908, Decreto nº 7600 de 14/10/1909 e Decreto nº 2691 de 06/04/1911.

^{xiii} Este significativo número de desapropriações efetivadas foi possibilitado pelo Decreto nº. 1021 de 1903, que estabelecia um mínimo e um máximo para o valor das indenizações calculado com base no valor locativo e deduzido o imposto predial.

^{xiv} A Comissão era responsável pela avaliação de terrenos que seriam cedidos a municipalidade de acordo com um projeto de uma rua, “partindo da Avenida Lima e Castro entre os prédios ns. 912 e 930 até a avenida central, na freguesia de São José” (Exposição de 1924, pp 01-13). Em 1925, a atual Rua José Hygino estava sendo projetada para tornar-se uma avenida de 18 metros de largura, convenientemente arborizada, e com refúgios centrais (Exposição de 1925, p. 20).

^{xv} Segundo Outtes (1997, p. 71), para realizar as indenizações a Construtora solicita empréstimo à empresa Almeida, Lisboa & Cia dando como garantia os terrenos do Jardim 13 de Maio.

^{xvi} Este mapa foi realizado a partir das leis orçamentárias, decretos, portarias, ofícios e termos constantes nos Diário do Município e Diários Oficial. A estes documentos foram associadas notícias contidas nos jornais locais sobre desapropriações. As informações foram lançadas no mapa, adotado como base, de Douglas Fox, de 1906, por conter o registro dos lotes e numeração. Porém, contamos com diversas dificuldades para o registro dos imóveis relacionados nestes instrumentos legais: a ausência de correspondência entre a numeração constante nos decretos e na base adotada de 1906, a ausência de outra fonte cartográfica com as informações de lotes e números e a referência a nomes de ruas não existentes na cartografia considerada como também nos planos de Domingo Ferreira e da Comissão do Plano da Cidade.

^{xvii} Acervo do Museu do Estado de Pernambuco. As primeiras páginas deste álbum são fotos do Governador do Estado, Dr. Estácio Coimbra e do Prefeito do Município do Recife, Dr. Pessoa Guerra, indicando que as ruas a serem demolidas e constantes do mesmo tinham a concordância dos dois governos. O álbum contém fotos dos logradouros, entre praça, ruas, becos e travessas, que seriam extintos para a abertura das atuais Avenida Guararapes e Dantas Barreto. Este álbum foi publicado pela Revista dos Municípios, de 1927.

^{xviii} Segundo Outtes (1997, p. 76), o Contrato com a Construtora é motivo para externar desavenças políticas que vão se acentuando resultando na rescisão do mesmo.

^{xix} Portaria constante do Diário Oficial de 17/02/1967, de 05/05/1967 e Decreto nº. 8756 de 31/01/1968.

^{xx} Este esquema consistia na construção do Viaduto de Cinco Pontas e no alargamento e pavimentação da Avenida José Estelita, além da Avenida Nossa Senhora do Carmo até a Rua Martins de Barros e a continuação da Avenida Dantas Barreto até a Praça Sérgio Loreto.

^{xxi} A Santa Casa foi a primeira a ser destruída em 1943, sendo logo após a igreja, e por fim o quartel.

^{xxii} No novo esquema de tráfego no local a Rua 1º de Março passou a desembocar na Guararapes, cortando assim a praça de forma oblíqua, diferentemente da forma que acontecia antes da intervenção, onde o fluxo oriundo da 1º de Março era conduzido em linha reta até a Rua Nova para chegar à Boa Vista.

^{xxiii} As obras empreendidas na Praça da Independência foram iniciadas em 1943, embora só tenham sido concluídas em 1946, sendo seguidas pela destruição completa da quadra localizada frente à Matriz de Santo Antônio, que fez desaparecer a antiga Rua Sigismundo Gonçalves ou Rua do Cabugá e a Travessa Saldanha Marinho que interligava a Igreja Matriz de Santo Antônio ao Pátio do Paraíso. Desse modo, foram completamente extintos muitos sobrados que juntamente aos da Rua Nova, compunham as mais elegantes edificações do bairro de Santo Antônio.

^{xxiv} Jornal do Comércio de 26/06/46 - “Alargamento de Ruas e Reconstrução de Galerias, no Recife”.

^{xxv} Diário da Noite de 10/04/57 - “Pardieiros Ameaçam o Progresso do Recife”.

^{xxvi} Diário de Pernambuco de 03 de Maio de 1967.

^{xxvii} Informação extraída da matéria intitulada de Rua das Flores, redigida novamente pelo jornalista Severino Barbosa em 6º Feira, 19 de Maio de 1967/ n. 115 - ano 142/ pág.3 – Diário de Pernambuco. E ainda, *Beco sem saída*, redigida pelo jornalista Severino Barbosa em 3º Feira, 08 de Agosto de 1967/ n. 183 - ano 142/ pág.8 – Diário de Pernambuco.

^{xxviii} É importante ressaltar que, ainda no ano de 1968, foi realizada a última missa na Igreja dos Martírios, no dia 11 de agosto, com o comparecimento do Prefeito Augusto Lucena, conforme publicado no jornal Diário de Pernambuco do sábado, dia 10 de agosto de 1968.

^{xxix} Dentre os edifícios cabe destacar: Santo Albino, projeto do arquiteto Heitor Maia Filho de 1934 (apesar do projeto do edifício Santo Albino ter sido elaborado anteriormente ao edifício Independência, este último já se encontrava construído antes da conclusão da Avenida Guararapes); Independência, projeto do arquiteto Roberto Campelo de 1936; Seguradora, projeto do arquiteto Heitor Maia Filho de 1943; Pernambuco, década de 1950; Igarassu, década de 1960; Associação da Imprensa de Pernambuco, projeto do arquiteto Delfim Amorim de 1960; Santo Antônio, projeto do arquiteto Acácio Gil Borsoi de 1960.

^{xxx} Informações contidas na matéria: PMR vai demolir edifício para alargar Avenida de Sábado, 04 de Dezembro de 1971/ n. 252 - ano 146/ pág.3 – Diário de Pernambuco.

^{xxxi} Informações obtidas na matéria Eraldo e Lucena inauguram a Dantas Barreto, publicada na 6º Feira, 28 de Setembro de 1973/ n. 261 - ano 148/ pág.3 – Diário de Pernambuco.