



URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade

Fernando Diniz Moreira

fernando.diniz.moreira@gmail.com | Universidade Federal de Pernambuco

Kate Saraiva

arquitetakate@gmail.com | Universidade Federal de Pernambuco

“Dos subúrbios coloridos aos horizontes molhados”:

A expansão urbana do Recife nos anos 1920

“From colorful suburbs to wet horizons”:

Recife’s expansion in the 1920s

“De subúrbios coloridos a horizontes húmedos”:

La expansión urbana de Recife en los años 1920

Resumo | Abstract | Resumen

"Mas não é só junto ao rio que o Recife está plantado hoje a cidade se estende por sítios nunca pensados dos subúrbios coloridos aos horizontes molhados"

Carlos Pena Filho

Introdução

Nas duas últimas décadas nossa historiografia avançou enormemente no conhecimento do urbanismo moderno, os urbanistas, seus planos, suas redes e os efeitos em nossas cidades, particularmente entre 1930 e 1960, período no qual as principais capitais brasileiras sediaram ricos debates urbanísticos. A cidade passou a ser vista como um sistema no qual suas partes eram dependentes umas das outras. Era preciso conhecer os fatos urbanos e introduzir novos instrumentos, como códigos, leis e pesquisas. Uma abordagem supostamente científica começou a dominar o planejamento. Preocupações com eficiência, zoneamento e soluções de tráfego foram introduzidas no urbanismo, a maioria delas do ponto de vista da engenharia. Essas ideias embasaram a transformação das áreas centrais nos anos 1930 e 1940.

Entretanto, pouca atenção tem sido dada aos processos de expansão das cidades das décadas de 1920 e 1930 feitos por profissionais ainda não totalmente identificados como urbanistas, mas influenciados de alguma forma por diretrizes do urbanismo moderno. Enquanto que as reformas urbanas, que remodelaram os centros do Rio de Janeiro, Recife e Salvador nas duas primeiras décadas, adotaram o padrão de edifícios ecléticos em altura, ocupando todo o lote, as expansões planejadas dos anos 1920 adotaram novos padrões urbanísticos, com ruas mais largas e casas isoladas no lote, como ocorreu com a urbanização dos bairros no entorno da Lagoa Rodrigues de Freitas, na Zona Sul do Rio de Janeiro, do bairro da Pituba em



Salvador e dos bairros jardim paulistanos (LEME, 1999, p.271-272, 318-320, 300-303).

O presente texto pretende contribuir para este debate por meio da análise das intervenções urbanas realizadas na cidade de Recife, durante o período 1922-1926. Essas intervenções, quando o Estado de Pernambuco estava sob o governo de Sérgio Loreto foram realizadas com a intenção de dirigir o crescimento para os subúrbios, como a urbanização de Campina do Derby, novo parque e bairro baseado nos princípios das cidades jardins; a construção da avenida Boa Viagem, uma avenida costeira de cerca de cinco quilômetros; além de uma série de intervenções pontuais de modernização, drenagem e esgotamento sanitário, retificação e pavimentação de antigos largos e praças em áreas suburbanas.

Esses trabalhos de expansão urbana proporcionaram uma nova estrutura para essas áreas contribuindo para construção do Recife moderno que conhecemos hoje. Eles também se tornaram um lugar privilegiado para observar emergentes sensibilidades modernas, como competições esportivas, demonstrações cívicas e passeios de automóvel.

Os subúrbios aqui estudados não se comparam aos grandes subúrbios norte-americanos dos anos 1930 em diante, marcados pela grande extensão urbana horizontal, distantes dos centros graças às autopistas, ocupados por casas isoladas em meio a jardins para famílias de classe média e alta e, em grande parte, dependentes do automóvel (JACKSON, 1985, p.5-6). Por outro lado, não se refere a aqueles arrabaldes sonolentos descritos por Gilberto Freyre ou outros escritores. O termo subúrbio aqui compreende um tipo de ocupação



urbana que se opõe aos padrões tipológicos dos sobrados das áreas centrais, adotando uma ocupação de casas isoladas no lote para famílias de classe média e alta, mas em áreas pouco densas e lindeiras ao centro ou aos arrabaldes, acessados por linhas de bonde ou automóveis privados, mas definitivamente ligados à cidade, ao contrário dos grandes conjuntos norte-americanos. Apesar de palacetes isolados em meio a jardins existirem desde a primeira metade do século XIX no Recife (MENEZES, 1991), acreditamos que nos anos 1910 e 1920 assistimos a uma disseminação deste tipo de habitação, agora mais compacta, por trechos de cidade mais extensos.

Como fontes foram utilizadas revistas de época, como a *Revista de Pernambuco*, filmes do Ciclo do Recife, mapas, artigos na imprensa, relatos de memorialistas e exposições no Conselho Municipal.

O texto está estruturado em quatro partes. A primeira oferece um quadro da cidade nos anos 1920. A segunda, terceira e quarta partes se detém nas três principais intervenções (Bairro do Derby, Avenida Boa Viagem e a modernização de antigos largos e praças). Por fim, nas conclusões busca-se mostrar o impacto destas intervenções na cidade ao final dos anos 1920.

1. O Recife no início da década de 1920

A modernização do Recife não se deu por meio de um único golpe, e sim, por um longo processo que se arrastou por quase um século e comportou várias fases, cada uma com suas próprias especificidades. O período compreendido entre 1909 e 1915, foi notável em termos de transformações na cidade. O bairro portuário, Bairro do Recife, foi redesenhado por meio de uma ampla reforma urbanística de



caráter *haussmaniano*, que provocou uma extensa demolição do antigo traçado urbano e do casario para dar lugar, entre outros melhoramentos, a duas grandes avenidas radiais (LUBAMBO, 1991, MOREIRA, 1994, ASSUNÇÃO, 2019). Esta reforma originou-se do Projeto de Reparcelamento e a Modernização do Porto, que implicou a construção de diques, muralhas e armazéns, serviços de dragagem e de aterros, implantação do calçamento e linhas férreas, terminando por reformar toda a infraestrutura portuária do Recife. A modernização do Porto foi iniciada em 1909, mas teve continuidade até meados dos anos 1920. Paralelamente, foi efetuado o Plano de Saneamento do Recife, pelo eminente engenheiro Saturnino de Brito, que dotou a cidade de um moderno sistema de esgotamento sanitário e de abastecimento d'água (MOREIRA, 2010). A cidade assistiu ainda um movimento de profundas redefinições na atuação da saúde pública do Estado com a criação de diversos aparelhos de salubridade pública.

O período entre 1915-1922 não foi marcado por obras e projetos de modernização de alto impacto. Por razões econômicas¹, os prefeitos deste período Manuel Antonio de Moraes Rego (1915-1919) e Eduardo Lima Castro (1920-1921) não puderam empreender grandes obras de vulto na cidade, mas colocaram em prática programas de calçamento da cidade, além de ações de ajardinamento e arborização².

¹A transferência, ainda em 1915, do Imposto Predial da alçada da Prefeitura para o Estado, o que certamente corroe as finanças da primeira.

² Exposição com que o Prefeito Antônio de Moraes Rego abriu a 5ª. sessão ordinária do Conselho Municipal do Recife em 15 de novembro de 1919, p.15. pp.29-31; p.37-41. Ao término da gestão de Lima Castro, praticamente todas as ruas centrais da cidade estão calçadas (Diário de Pernambuco, 07/02/22). Elogios à sua obra podem ser encontrados no Diário de Pernambuco, 10/02/1922, 18/02/1922 e 19/02/1922. Para ter uma visão da amplitude da obra consultar as exposições com que Lima Castro abriu as sessões de Conselho Municipal do Recife em 1922 (1ª, 2ª, 3ª e 4ª).



Lima Castro se configurava como provável candidato à sucessão de José Rufino Bezerra no Governo do Estado, mas a morte repentina deste último em março de 1922 iria deflagrar uma grave crise entre os grupos políticos locais (LEMOS FILHO, 1960, SOUZA BARROS, 1985, p.41)³. Para sucedê-lo, em julho de 1922, o nome do Juiz Federal Sérgio Loreto⁴ foi articulado como uma espécie de tábua de salvação conciliatória, pois estaria, hipoteticamente, alheio às refregas políticas locais.

No cenário cultural, a cidade também experimentou diversas manifestações ligadas ao modernismo nos anos 1920. Os princípios da Semana de Arte Moderna de 1922, defendidos em Recife pelo jornalista e advogado Joaquim Inojosa, tinham como contraponto o movimento regionalista, capitaneado por Gilberto Freyre, para o qual, os benefícios trazidos pelo progresso não compensavam as perdas causadas com as mudanças. Freyre e outros intelectuais colocaram-se contra as ideias modernistas mais impactantes, defendendo a preservação dos valores tradicionais e apontando para a necessidade de se valorizar cada uma das realidades locais (AZEVEDO, 1996, SOUZA BARROS, 1985).

A vida urbana se tornou mais ativa e agitada, expondo contrastes marcantes em relação à vida na área rural. Além de cafés, cabarés e saraus, a cidade já tinha diversas salas de cinemas e se transformou em um dos polos mais importantes de cinema no Brasil,

³ A crise política pode ser acompanhada no Diário de Pernambuco entre abril e agosto de 1922.

⁴ Natural de Águas Belas (PE), Sérgio Teixeira Lins de Barros Loreto (1870-1937) trabalhou como funcionário dos Correios e terminou o curso de Bacharelado em Direito, pela Faculdade de Direito do Recife, em junho de 1892. Transferiu-se logo para o Espírito Santo, onde fez carreira como promotor público, chefe de Polícia de Vitória, procurador-geral e Juiz Federal, tendo exercido a advocacia no Rio de Janeiro entre 1901 e 1904. Em 1905, retornou ao Recife, como juiz federal em Pernambuco.
<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeiraepublica/LORETO,%20S%C3%A9rgio%20Teixeira%20Lins%20de%20Barros.pdf>



ao sediar o Ciclo do Recife, ativo entre 1923 e 1931 (REZENDE, 1997, SARAIVA, 2017). Já existiam diversas escolas e algumas faculdades (Engenharia, Medicina e Direito), bem como boas livrarias, uma imprensa ativa que acompanhava a movimentação social e cultural, e produções na área literária e gráfica.

No início dos anos 1920 a estrutura urbana original do Recife, definida pelo porto, pelo centro e pelos pequenos núcleos autônomos representados pelos engenhos ainda era ainda bem nítida, resultando em uma disposição axial em que todas as linhas convergem para o porto (CASTRO, 1954). O núcleo central, densamente edificado, era formado pelos bairros do Recife, Santo Antônio e São José. Anexo a estes, na parte continental, encontrava-se o bairro da Boa Vista, com uma densidade menor e uso predominantemente residencial. O Bairro do Recife adentrou nos anos 1920, em grande parte reformado e com o porto modernizado, e passou a ser identificado com a entrada da cidade, o bairro da produção, dos negócios, do porto. O Bairro de Santo Antônio, também verticalizado, era o centro administrativo e cultural passou a ser o lugar de “estar” da cidade, uma área plena de edifícios públicos e igrejas e outros marcos simbólicos. No contíguo Bairro de São José encontrava-se um grande contingente populacional, morando em casas térreas e sobrados não tão altos. O Bairro da Boa Vista, que na época demarcava o limite entre o núcleo central e a área suburbana era ainda pouco denso e detinha um forte caráter residencial, com um tipo de ocupação residencial e perfil elitista que continuava por bairros limítrofes, como Payssandú, Benfica, parte das Graças e Madalena, mas que também encontrava fábricas, vilas operárias e mocambos nas proximidades. Deve-se ressaltar que o número de mocambos chegava



a se igualar ao número de residências formais. De acordo com dados do recenseamento de 1923, o Recife tinha uma população de 313.000 pessoas, com 19.079 residências e 19.947 mocambos (PERNAMBUCO, 1924, p.3).

Da área central, partiam as linhas de bondes e avenidas em direção aos polos oriundos dos antigos núcleos suburbanos, como Várzea, Apipucos, Beberibe, Poço da Panela entre outros, denominados por Mário Lacerda de Melo de "nódulos periféricos" (MELO, 1943, p.61-62). Esses núcleos ainda podem ser vistos como relativamente isolados na malha urbana ligados por antigas estradas carroçáveis que tornar-se-iam posteriormente as principais vias da cidade, que podem ser vistas no mapa abaixo⁵. Em vermelho, o eixo da Rua Imperial sai do bairro de São José e seguindo até o Largo da Paz em Afogados quando divide-se em dois eixos (Avenidas José Rufino e Mascarenhas de Moraes), que dão acesso ao Sudoeste (bairro de Tejipló e a sede de Jaboatão dos Guararapes) e ao Sul (para bairro da Imbiribeira e cidades da Zona da Mata Sul), respectivamente. Os outros três eixos saem do bairro do Boa Vista. O eixo azul escuro parte da Rua Manoel Borba e segue cortando vários bairros (Paissandu, Benfica) até atingir a Avenida Caxangá que dá acesso ao bairro da Várzea e aos municípios de Camaragibe e São Lourenço. Em eixo amarelo sai da Boa Vista, cruza a Soledade, encontra-se com o Caminho Novo (atual Dom Bosco), que leva ao Parque Amorim e Praça do Entroncamento, para gerar dois

⁵ Para este estudo adotou-se o mapa efetuado em torno de 1920 pelo Estabelecimento Gráfico Simonek ao invés do mais precisa "Planta da Cidade do Recife e seus arredores" de 1932, pelo fato da primeira mostrar a cidades antes das intervenções estudadas. Além disso, suas imprecisões estão na área central, mas a planta é relativamente confiável na nossa área de estudo, os subúrbios, com exceção do lançamento de alguns traçados de loteamentos em vazios urbanos que não se concretizaram da forma como foram mostrados. Esta planta encontra-se no Arquivo Nacional como "Planta da cidade do Recife, [1900-1930]" Fundo João Coelho Brandão. BR_RJANRIO_HQ_0_MAP_0011.



eixos, Rosa e Silva e Rui Barbosa, que por sua vez estruturam toda a ocupação da margem esquerda do Capibaribe (bairros da Jaqueira, Casa Forte, Monteiro, Poço, Apipucos e Casa Amarela). Por fim, o eixo marrom segue pela atual João de Barros, para a Encruzilhada, dividindo em dois eixos, um deles provendo acesso aos bairros de Água Fria/Cajueiro e o outro ao bairro de Campo Grande e à cidade de Olinda ao norte. Assim, percebe-se que a cidade já tem todo o seu território estruturado, mas com amplos espaços vazios e alagados entre seus núcleos ocupados.

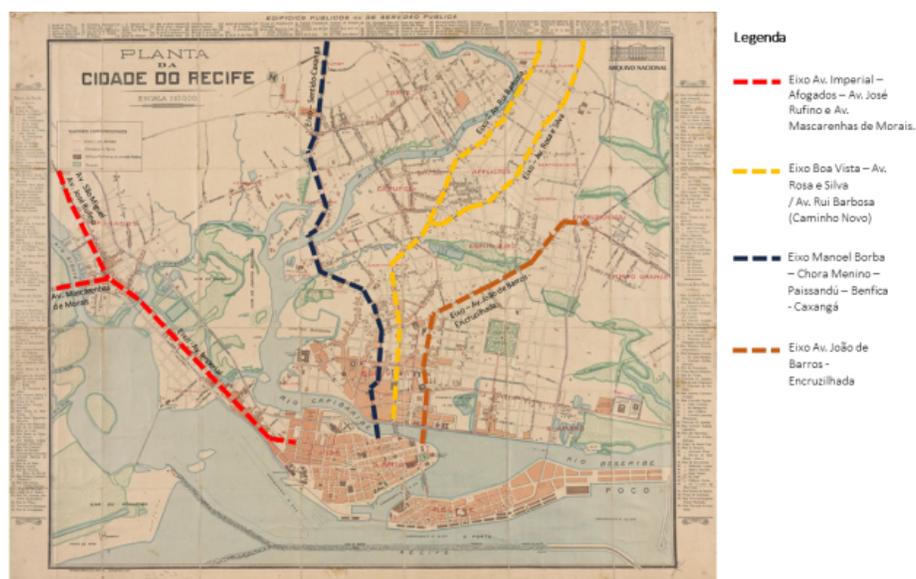


Figura 1 – Planta da Cidade do Recife (circa 1920) do Estabelecimento Gráfico Simonek, com intervenções dos autores evidenciando os principais eixos de penetração no território

Fonte: Acervo dos autores

A principal plataforma do Governo Sérgio Loreto era proporcionar ao Recife a modernidade tão almejada e reverter o declínio econômico que pairava sobre o Estado, cuja economia ainda estava completamente alicerçada na já decadente atividade açucareira.

Seu governo conferiu atenção aos serviços de higiene. A antiga Repartição de Higiene foi reorganizada sob o comando do médico Amaury de Medeiros⁶, como o Departamento de Saúde e Assistência, que incrementou as ações de higienização urbana, particularmente na capital (MEDEIROS, 1926).

O principal ponto deste programa de governo era, sem dúvida, as intervenções urbanas: foi executado um programa de obras voltado para as periferias da área urbana de então, compreendendo duas obras principais, a urbanização da Campina do Derby e a abertura da Avenida Boa Viagem, que constituíram um dos passos mais importantes para a construção do Recife Moderno. De forma paralela, a Prefeitura, sob o comando de Antônio de Góis⁷, encarregou-se de executar várias obras pontuais e de menor impacto, como a modernização, calçamento e retificação do traçado de antigos largos e praças sob o comando do então Prefeito, Antônio de Góis Cavalcanti. Porém, devido ao número e à sua disposição no espaço urbano, também constituíram um importante fator para a modernização da cidade. O governo de Loreto utilizou um amplo esquema de propaganda para divulgar as obras públicas, exaltando seu pacto com o moderno. A *Revista de Pernambuco* (publicação para-oficial do seu governo), editada entre 1924 e 1926, foi um dos principais

⁶ Nascido no Recife, Amaury de Medeiros (1893-1928) formou-se médico no Rio de Janeiro em 1916, onde atuou como pneumologista até ser convidado para assumir a chefia do Departamento de Saúde e Assistência de Pernambuco, em fevereiro de 1923, convidado por seu sogro, o governador Sérgio Loreto. Esse departamento implementou uma ampla reforma dos serviços sanitários, com a criação de hospitais e postos de saúde, inspeções de imóveis, além de obras de drenagem de áreas alagadas e até mesmo uma incipiente política habitacional e assistencial. Medeiros foi ainda um defensor da arquitetura neocolonial como um estilo adequado às condições climáticas da região.

⁷ Engenheiro de formação, Antônio de Góis Cavalcanti foi prefeito do Recife em duas ocasiões (1922-1925 e 1931-1934) e deputado federal (1935-1937). Atuou como engenheiro na cidade e foi ainda, junto com outros dois engenheiros pernambucanos, o inventor do cobogó, elemento vazado feito de cimento.



instrumentos para divulgação das suas obras na cidade, ao lado das produções cinematográficas.

2. A Urbanização da Campina do Derby

A primeira obra significativa deste novo ciclo de empreendimento foi a urbanização da Campina do Derby, uma área alagada e desocupada, relativamente próxima das áreas centrais. O Derby, cujo nome adveio de um antigo hipódromo criado em 1888, se transformou em um centro de divertimentos de jovens que para ali acorriam em busca do prazer proporcionado pelas corridas de cavalo, jogos de futebol e outras diversões (SETTE, 1950; MELO, 1943). No entanto, dez anos depois, o *Derby Club* encerrou suas atividades e, como apenas criou alguns equipamentos sem nenhuma infraestrutura, a área voltou a ficar abandonada (MENEZES, [1966] 1991).

A importância histórica da área residiu no fato de ela ter sido objeto de um grande empreendimento do Cel. Delmiro Gouveia. Em 1898 foi firmado entre a Prefeitura e Delmiro Gouveia um contrato para instalação de um mercado-modelo nos terrenos vazios do Derby, que tinham sido adquiridos pelo último. Este audacioso empreendimento distante das áreas centrais dotou ainda a área de um luxuoso hotel, um velódromo e um pavilhão de diversões, além de outros atrativos (LINS E SILVA, 1984). No entanto, esta iniciativa não chegaria a durar um ano. Após romper com o grupo político de Rosa e Silva, Delmiro passou a sofrer uma série de perseguições as quais culminaram, em janeiro de 1900, em um incêndio criminoso do Mercado, que destruiu boa parte dos melhoramentos ali empreendidos (LINS E SILVA, 1984). Tal fato levaria Delmiro a se desfazer de seus negócios e deixar o Estado alguns



anos depois, transferindo-se para Alagoas, onde se recomporia financeiramente.

A área do Derby voltou a ser esquecida pelos recifenses, pois, afora os melhoramentos efetuados por Delmiro, então destruídos, ainda predominavam as áreas alagadas. Em 1915, Saturnino de Brito já alertava para a necessidade de se reservar a área para um grande parque, que seria muito necessário para a cidade (MOREIRA, 2010).

Esta situação perdurou até 1920, quando uma nota no Diário de Pernambuco, em 20/04/1920 anunciou a compra da área pela Prefeitura, na gestão Lima Castro. Este prefeito tinha a intenção de urbanizar a área, conforme noticiou o mesmo *Diário de Pernambuco* em 28/01/1922: “O Recife irá ganhar uma ‘cidade jardim’ que ficava pelos lados do Derby e que seriam os nossos campos elíseos”.

No entanto, apenas com a ascensão de Sérgio Loreto no Governo do Estado, tomou-se a iniciativa de promover um grande projeto de melhoramentos no Derby. Em meados de 1922, a municipalidade repassou a área para o Governo Estadual (EXPOSIÇÃO, 1923). O motivo alegado pelo Governo para a compra do empreendimento foi a necessidade de um quartel para alojar o 2º Batalhão da Força Pública. O Derby foi escolhido devido ao fato de, além de já ser uma área pública, deter as ruínas do antigo mercado, que seriam aproveitadas no novo edifício (AS GRANDES..., jul. 1924a).

Entretanto, percebe-se nos relatos governamentais que a operação transcendeu em muito a simples finalidade de se construir um quartel: observa-se claramente a intenção de expandir a cidade e criar um novo bairro moderno (AS GRANDES..., 1924 b, O CANAL..., 1924), como deixa entrever um artigo na Revista de Pernambuco:



Vai assim o governo atual dotar o Recife com este novo serviço cuja oportunidade é manifesta e desde Polícia Militar o conforto que precisa no seu trabalhoso mister e fazendo surgir da abandonada campina do Derby, um bairro novo, salubre e pitoresco (AS GRANDES..., 1924a).

A ênfase foi direcionada para a drenagem do novo bairro através do aterro e da abertura de um canal, da construção de largas avenidas profusamente arborizadas, de uma grande praça para eventos e de um bosque. O canal curiosamente já configurava a Avenida Agamenom Magalhães, uma das principais artérias perimetrais da cidade, construída apenas no início dos anos 1970. O foco do empreendimento residiu na grande área verde que é cortada por duas avenidas perpendiculares articuladas por uma rótula. Outra rótula articulava duas outras ruas em ângulo com a avenida do Canal. A praça congrega dois lagos e uma série de caminhos dispostos de forma sinuosa, mas próximos da tradição paisagística inglesa, que se contrapunha aos grandes eixos, estes mais próximos da tradição francesa. Silva (2010) oferece uma detalhada descrição dos elementos paisagísticos da praça.

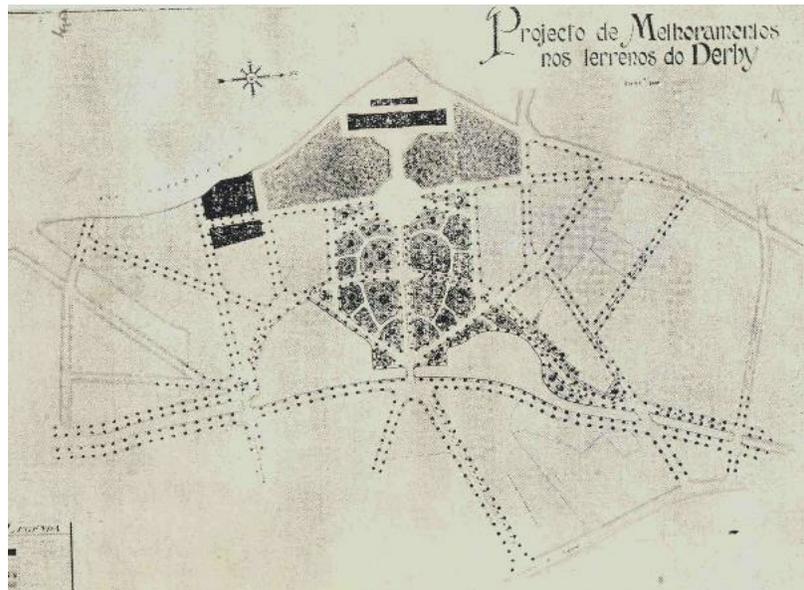


Figura 2 – Projeto de Melhoramentos nos terrenos do Derby

Fonte: Revista de Pernambuco, n.1, julho, 1924.

Ao redor da praça pode ser vista uma ocupação de palacetes isolados no lote. O traçado, elaborado por técnicos da Diretoria de Viação e Obras Públicas, pode ter sido influenciado pelos bairros jardim paulistanos.

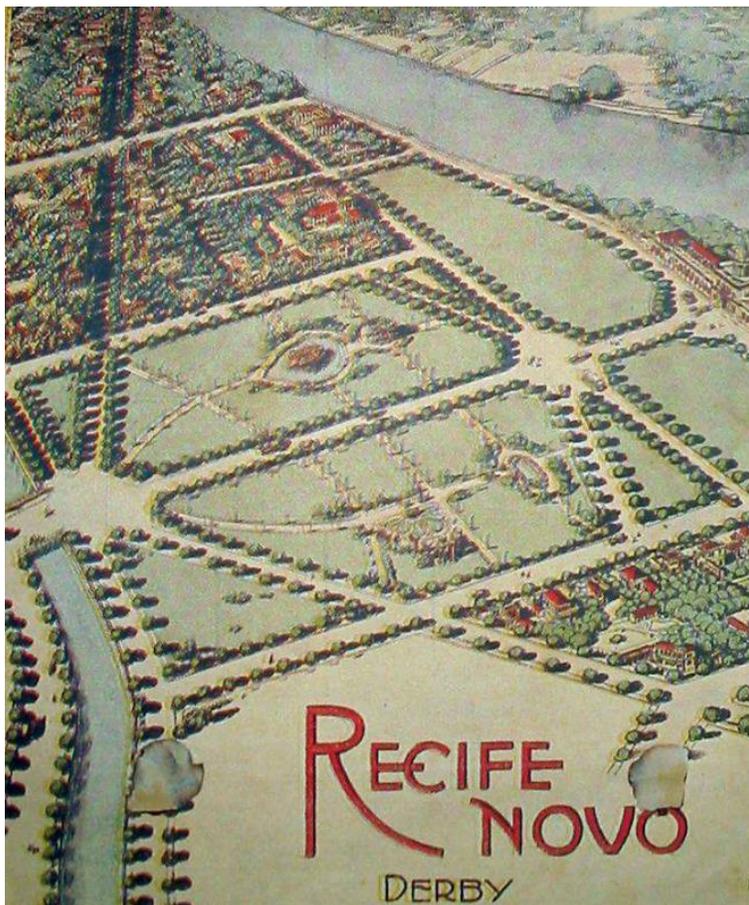


Figura 3 – Parque do Derby

Fonte: Revista de Pernambuco, n.9, março, 1925.

O antigo mercado foi completamente remodelado, constituindo agora um imponente edifício eclético em "Estylo Renascença", com uma cúpula de cimento armado que suporta um elegante varandim, o qual oferece uma observação privilegiada do entorno.

As obras tiveram início em abril de 1924 e, com apenas dois meses, 9.500m² já estão aterrados. Em agosto, este número chegou a 24.000m². Ao final do empreendimento, no início de 1925, chegou-se

ao total de 75.000 m², o que era bastante considerável para os padrões da época.

Responsável direto pela obra, o Estado empreendeu o loteamento com toda a infraestrutura e passou a vender os lotes. A ocupação, no entanto, não foi rápida em uma primeira fase, a ponto de o Governo oferecer subsídios na forma de isenção de impostos para os prédios que fossem construídos. Vários palacetes foram construídos na área, que passaram a ser habitados pelas elites locais, mas nem todos os lotes são vendidos. Um leilão efetuado meses depois também não conseguiu vender os lotes restantes, fazendo com que vários deles fossem utilizados como edifícios públicos. São assim construídos a Faculdade de Medicina, a Maternidade Pública e, anos depois, a Escola Técnica de Pernambuco, a Escola Militar e a Casa do Estudante de Pernambuco e o Hospital da Brigada Militar.



Figura 4 – Construção do Batalhão da Força Pública e Parque do Derby,
Fonte: Revista de Pernambuco, n.9, março 1925.

O empreendimento é considerado uma obra forte do Governo que o utiliza fartamente como fonte de propaganda e de legitimação pública. Com a inauguração, o quartel é utilizado como sede da Exposição Geral de Pernambuco, um arremedo das exposições universais e nacionais, mas que não ficava atrás em termos de exibicionismo burguês.

O bairro passou a representar a modernidade da cidade do Recife. Os seus espaços livres eram um local privilegiado para se observar emergentes sensibilidades modernas, como competições esportivas, desfiles, paradas escolares e militares e passeios de automóvel. Hidelbrando de Menezes propiciou uma oportunidade para se perceber o que estas transformações significaram para os indivíduos do período:

E como aqui vim matar saudades e avivar lembranças, visitei também o Derby. Foi grande o meu justificado espanto! Percorri uma cidade moderna, nascida do que houvera ali. Assim é o bairro do Derby, pontilhado de residências elegantes entre o renque de árvores ornamentais, em redor do parque soberbo, surgindo diante de mim como um reino de fadas. A arquitetura estilizada deste bairro contrasta com os casarios velhos antiquados que ainda se espalham pelo centro urbano do Recife, que perde com isto muito de sua graça natural (MENEZES [1966] 1991).



Figura 5
- Bairro
do Derby
Fonte:

Fotogramas do Filme Veneza Americana, 1925.

3. A cidade descobre o mar: a construção da Avenida Boa Viagem

A intervenção urbanística mais polêmica e a que trouxe as maiores repercussões à cidade foi, sem dúvida, a abertura da Avenida Beira-Mar, hoje Avenida Boa Viagem. Boa Viagem era até então uma praia praticamente desabitada que continha um pequeno núcleo "composto por 60 casas de construção regular, desalinhadas e uma capela... que só tem vida nos meses de setembro a março, quando muitas pessoas vão nela passar a estação dos banhos salgados" (GUERRA, 1970), situava-se no local hoje denominado terminal de Boa Viagem, distando 11 Km do centro da cidade. Afora este núcleo, existia

apenas um vasto coqueiral e grandes alagados, relativamente próximos da beira-mar, que se estendiam por toda a costa.

A intenção era criar uma avenida e um novo bairro para a cidade no litoral, que já vinha sendo utilizado pela população para banhos de mar. O empreendimento da Avenida Beira-Mar consistiu em uma avenida com cerca de 5 km, marginando o mar, que ligava o referido núcleo até o bairro do Pina; a Avenida de Ligação, hoje Herculano Bandeira, ligava este ponto até o rio Pina, com aproximadamente 800m; a reconstrução de uma ponte sobre este rio e, uma outra avenida, a do Cabanga, atual Saturnino de Brito, também com aproximadamente 800 metros. Todas pavimentadas, com iluminação, linhas de bonde elétrico e com galerias de águas pluviais.

As obras tiveram início em fevereiro de 1924, com os trabalhos de drenagem da área através da escavação do leito do Rio Jordão, responsável pelo alagamento da região, a cargo do Serviço de Profilaxia Rural, então sob os auspícios do Departamento de Assistência e Saúde, comandado por Amaury de Medeiros, o qual empreendeu parte do enxugamento da planície, por meio da criação de canais (SANEAMENTO..., 1924, MEDEIROS, 1926, p.242).

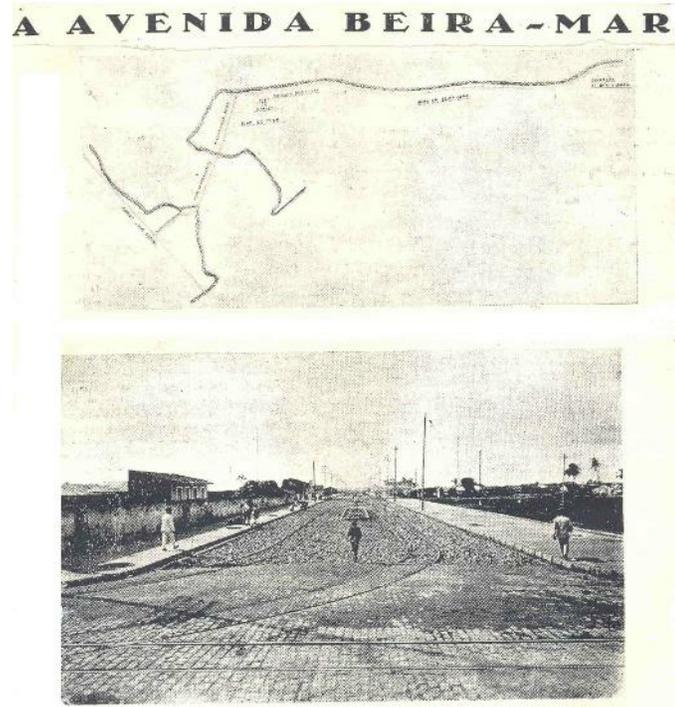


Figura 6 – Reportagens sobre Av. Boa Viagem e Av. “de Ligação”. Fonte: Revista de Pernambuco, n.1, jul. 1924.

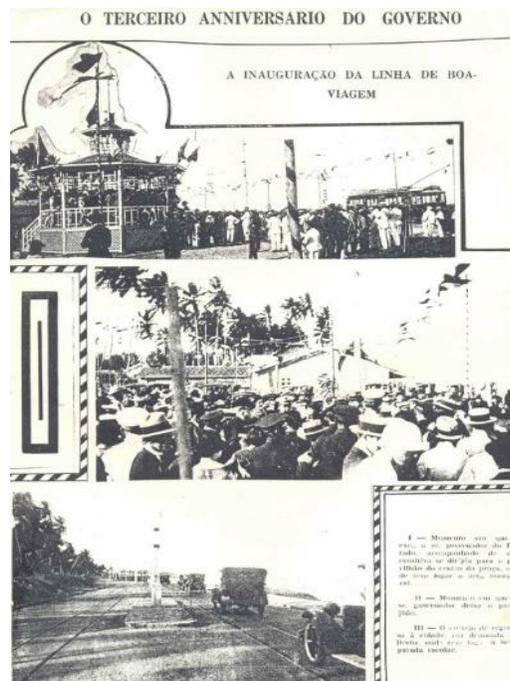


Figura 7 – Inauguração da Av. Beira-Mar. Fonte: Revista de Pernambuco, n.17, nov. 1925.

Para a execução da obra da avenida foram necessários serviços de terraplenagem, mas não houve a necessidade da construção de grandes obras d'arte o que, segundo o governo, evitaria o dispêndio de enormes recursos ao contrário do que ocorria em outras cidades brasileiras. O governo recebeu apoio da *Pernambuco Tramways*, que estendia seus bondes ao longo da costa, e dos proprietários dos terrenos, que cederam as faixas necessárias à abertura da avenida, certamente interessados na futura valorização da área (A AVENIDA..., 1924).

Em julho de 1924 já estavam terminadas a pavimentação, as linhas de bonde e as galerias de águas pluviais das Avenidas Cabanga e de Ligação e iniciou-se o aterro da Avenida Beira-Mar. Em agosto, foram terminadas a arborização e o calçamento das avenidas auxiliares. Em outubro a ponte foi totalmente reconstruída. Em abril de 1925, quase metade da pavimentação foi concluída⁸. Portanto, o ritmo foi intenso devido a intenção de se finalizar a obra antes do término do mandato de Sérgio Loreto em outubro de 1926, o que é conseguido, pois a Avenida é inaugurada dias antes.

Para se contrapor a todas as críticas surgidas contra o ousado projeto - como as alegações de ser uma obra dispendiosa, cara e desnecessária, de que haviam outras carências na cidade, da enorme distância a ser coberta para se atingir um sítio completamente

⁸ Revista de Pernambuco, ano I, n.1, jul, 1924; ano I, n.4, out, 1924; ano I, n.5, nov, 1924; e ano II, n.15, set, 1925 e ano II, n.16, out, 1925.



desligado da mancha urbana, ou, ainda, a proximidade do cano de lançamento de esgotos no Pina (BORBA, 1926) - o Governo utilizou seus arregimentados na imprensa para revidar as críticas e justificar o projeto.

A principal justificativa alegada era a necessidade de expansão da cidade, que, segundo estes autores, encontrava-se congestionada, necessitando da ampliação de sua área habitável em direção ao mar, o lugar de amenidades⁹. Assim, lançava-se mão de uma crítica à cidade tradicional portuguesa que, segundo eles, seria acanhada, com vielas, sujas e estreitas, e casas apinhadas umas sobre as outras, onde o ar dificilmente penetra. A nova avenida estaria assim a salvo dos "equivocos" anteriores: "Populações das zonas quentes como estas, exigem ruas amplas, avenidas, praias de banhos, parques e jardins para que haja perfeita e profusa distribuição de ar e refúgios confortáveis contra os rigores da canícula" (GOMIDE, 1924).

Jornalista defensor da Avenida, Luiz Gomide forneceu exemplos ao redor do mundo das necessidades de construção de avenidas à beira-mar, e critica o Brasil, pois aqui:

[...] vivemos largos anos e séculos como a nos esconder do ar e da luz, suportando em casas e ruas abafadas, temperaturas verdadeiramente senegalescas. A influência de nossos ancestrais nesse sentido foi tão grande que até bem pouco tempo a vizinhança do mar era repudiada (GOMIDE, 1924).

⁹ Revista de Pernambuco, ano I, n.1, jul, 1924; ano I, n.2, ago, 1924; ano II, n.16, out, 1925.

A Avenida Beira-mar passou a ser considerada a obra do século, a que vai inscrever o Recife no rol das cidades desenvolvidas e civilizadas:

A Avenida Beira-mar é obra forte do Governo. A obra que atravessará os séculos. A obra que sairá da rotina e do lugar comum. A obra que merecerá uma página na crônica de nossa capital (*Revista de Pernambuco*, ano II, n.16, out, 1925).

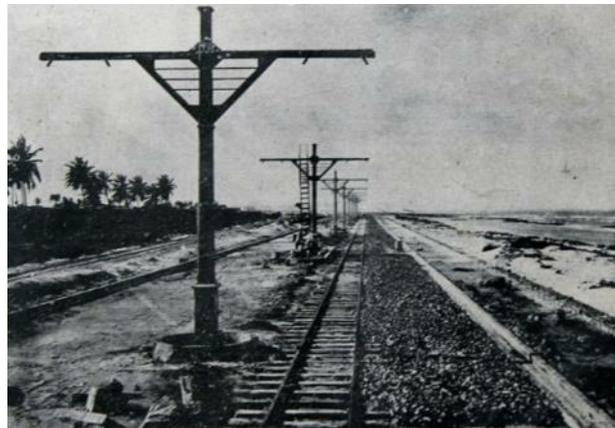
Amanhã, quando afluírem para ali as nossas classes laboriosas, seduzidas pelo encanto da paisagem e animadas pelos elementos de conforto com que o Governo aparelhou o local [...] quando finalmente, às bordas do mar alinharem-se as modernas construções atestadoras do nosso senso estético e da firmeza das nossas condições econômicas, ficarão plenamente comprovados o acerto com que se conduziu o governo do Estado e a inocuidade dos condenáveis processos adotados por seus opositores sistemáticos. (*Revista de Pernambuco*, ano II, n.15, set, 1925).

A Avenida Beira-mar é um exemplo claro de como as elites procuravam a todo custo modernizar a cidade, e parte dela obter lucros com a nova empreitada. Por outro lado, aventuramos a hipótese de que esta elite também estava seduzida pelo espetáculo a modernidade em si. Primeiramente, pode-se observar o embrião desta inclinação nas palavras de um cronista anônimo na *Revista de Pernambuco*:

A Avenida Beira-mar constitui uma das maiores obras do governo atual. Não é só porque seja ela um melhoramento de utilidade pública; não é só por julgar-se o desafogo, que já se fazia sentir... representa mais alguma coisa- é uma obra

que vem mudar, repentinamente, a fisionomia da cidade (Revista de Pernambuco, ano II, n.16, out, 1925).

A partir deste momento, na cidade do Recife, o mar foi associado definitivamente como um signo da modernidade. Luiz Cedro, deputado pernambucano que pioneiramente desenvolveu e tentou aprovar um projeto de lei para a criação de uma órgão de preservação em 1923¹⁰, transparece esta convicção quando afirma que comparava o Rio de Janeiro, com sua Avenida Copacabana, com o Recife, e lamentava o fato de sua cidade não possuir ainda uma avenida daquele porte (CEDRO, 1924). Outro artigo publicado n'*A Notícia* em 03/12/1924 compara a Torre *Eiffel* a Avenida Central à Avenida Beira-mar, ou seja, todas constituiriam grandes símbolos da modernidade.



¹⁰ Luiz Cedro apresentou o projeto da Inspetoria dos Monumentos Históricos dos Estados Unidos do Brasil em 1923, inspirado pelo movimento neocolonial (Assunção, 2019)..



Figura 8 – Avenida Beira-Mar. Fonte: Revista de Pernambuco, n.4, out. 1924.

Figura 9 – Avenida Boa Viagem, no início dos anos 1940. Fonte: Museu da Cidade do Recife.

Uma cronista ficou encantada pelo progresso representado pela nova Avenida. O trecho, apesar de longo, merece atenção, porque já incorpora esta nova faceta de representação da modernidade, onde, além de associá-la à cidades francesas, manifesta uma experiência estética adquirida na fruição dos novos espaços, uma espécie de *boulevard tropical*:

Fiquei simplesmente maravilhada contemplando a obra realizada! Os inumeráveis coqueiros novos que cobrem todo o campo ao longo da bela estrada; a muralha de pedra, que se estende como uma fita diante da vista; os pequenos passeios, calçados de pedra branca e preta, onde se acham colocados os postes do bonde, me faziam pensar no Passeio dos Ingleses, de Nice...O mar azul, azul, azul do Mediterrâneo, excitava ainda mais a minha imaginação e pensei estar na Côte D'Azur! Não posso exprimir a minha surpresa, a minha impressão ante a perspectiva belíssima e original daquela interminável fileira de postes elegantes, em cimento armado,

formando um branco arrendado que se destacava sobre o fundo muito azul do céu e do mar (LAVEDESE, 1924).

Por sua vez, Luiz Cedro incorporou o automóvel, que proporcionava, através do fator velocidade, a sensação de liberdade e de fluidez, quando vence rapidamente a distância no descampado:

Tudo aquilo era novo para mim, com todas as possibilidades para um esplêndido bairro. De repente, porém, uma brisa forte soprava, e como num pano de boca que se abre, o mar apareceu. Era toda ela uma larga esteira de farpas luminosas. O automóvel virou rapidamente a curva e na Avenida começou a correr. Passei, então a imaginar as casas construídas, uma arquitetura interessante, de acordo com a beleza da paisagem (CEDRO, 1924).



Figura 10 – Avenida Beira-Mar. Fonte: Fotogramas do Filme Veneza Americana, 1925.

Estando a avenida terminada, esta sim, teve uma ocupação rápida, porém se restringiu apenas a certo número de lotes, todos ocupados com palacetes e chalés, exclusivamente em sua faixa lindeira. A Avenida Beira-Mar fora bem aceita por parte da população, tornando-se um ponto predileto para o lazer. Muitos se deslocariam para lá, seja em bondes ou em automóveis, para usufruir do banho de mar, e, às margens da nova avenida, a partir de meados da década de 1920, já se

podiam ver as novas edificações, palacetes e bangalôs da elite local, inseridos no conjunto de coqueirais.

Figura 11 - Palacetes em Boa Viagem.

Fonte: *Revista de Pernambuco* n.10, mai. 1925, n.16, out 1925.

Muitas críticas, entretanto, foram feitas ao programa de Sérgio Loreto. Apesar de reconhecer as melhorias introduzidas pela administração do novo governador, o ex-governador Manoel Borba, principal opositor de Loreto, apontou para inúmeros atos de corrupção, particularmente, como os desvios de material destinado às obras do Porto do Recife para a construção de prédios particulares, e o favorecimento de amigos e componentes do governo, que compraram lotes antes de ser anunciada a construção da Av. Beira-Mar. Criticava também a autopromoção de seu governo que fazia nos meios de comunicação, particularmente por meio da *Revista de Pernambuco*, dirigida por seu filho (BORBA, 1926, REZENDE, 1997).

4. A modernização de antigos largos e praças

Enquanto o Governo do Estado se detinha nestes dois grandes empreendimentos, a Prefeitura, sob o comando de Antônio de Góis Cavalcanti, também realizava uma série de obras que, embora menores, também foram de fundamental importância na construção do Recife moderno. O novo Prefeito, logo ao assumir, tratou de prosseguir algumas obras iniciadas por Lima Castro e paralisadas desde o início da crise sucessória, como os calçamentos do Caminho Novo e do Parque Amorim¹¹.

¹¹ Diário de Pernambuco, 20/07/1922. Neste ano de 1922, circulam na imprensa diversas reclamações sobre as obras paralisadas. Em 30/11/1922, no Diário de Pernambuco, Góis Cavalcanti afirma que vai prosseguir os serviços de calçamento e arborização.



Para entender o significado destas obras é preciso relembrar aqui a peculiaridade do Recife no que se refere à sua ocupação. Até o início do século, a cidade se caracterizava por uma mancha urbana que se detinha nos quatro bairros centrais e por uma série de pequenos núcleos. Como foi visto, o início do século testemunharia a progressiva incorporação destes núcleos, alguns ainda de cariz colonial, à estrutura urbana do Recife, ora por dilatação própria, ora por englobamento pela mancha urbana proveniente do centro. O período estudado é de fundamental importância, pois ocorrem várias intervenções que transformam o caráter desta antiga relação cidade e subúrbio. São operações que não podem ser consideradas apenas pelas aparências e pelas ações *in loco*, porque estes espaços ocupavam posições estratégicas na estrutura urbana.

Uma das primeiras áreas a sofrer intervenção foi a Praça do Payssandu, antes popularmente chamada de Largo Chora-Menino. O antigo largo, cuja denominação, a contragosto das autoridades, acabou se consolidando, consistia em um cruzamento de importantes artérias no limite do bairro da Boa Vista com a periferia, "um trecho da cidade até então triste e deserto" e uma "grande área baixa e coberta de tenra vegetação"(O PARQUE DO PAYSSANDU, jul. 1924). O largo foi cercado, ajardinado com canteiros, arborizado, recebeu estatuetas e um pavilhão de cimento armado para retretas. As ruas foram pavimentadas e receberam os trilhos do bonde¹². Em 25 de maio de 1924 foi solenemente inaugurado.

¹² Exposição com que o Prefeito Dr. Antônio de Góis Cavalcanti abriu a 3ª. sessão do Conselho Municipal da Cidade do Recife. 1923.



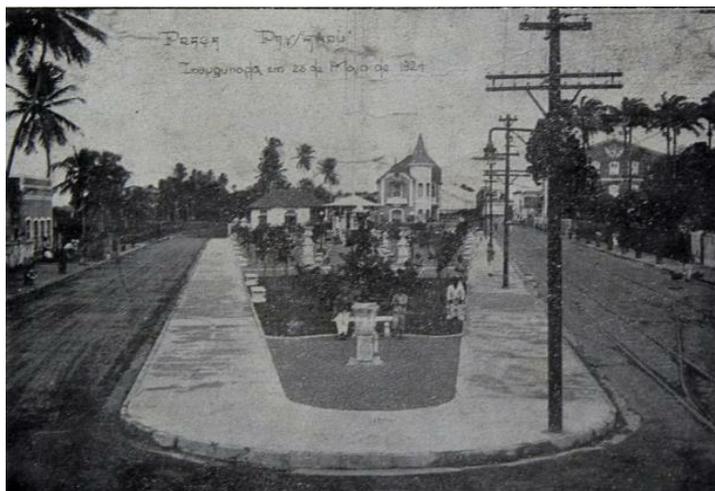


Figura 12 – Largo do Payssandu (Praça Chora Menino).

Fonte Revista de Pernambuco, n.1, julho, 1924.

Também situado nas proximidades do centro, mas no eixo sul e ocupando uma área maior, estava a antiga Campina do Bodé, que reunia as mesmas características da Chora- Menino: uma área de baixios alagados. Renomeado de Parque Sérgio Loreto, foi um empreendimento bem mais significativo: tratou-se da construção de um verdadeiro parque com um grande lago, circundado por taludes gramados, pontilhões, bancos, pavilhão para retretas, iluminação e com a construção de um grande grupo escolar (OBRAS...,1924, MELHORAMENTOS...,1924)¹³.

A velha campina se está transformando no futuro Parque Sergio Loreto, destinado a servir brevemente de magnífico logradouro aos habitantes da freguesia de S. José. Com isto atende o sr. Prefeito, com a possível solicitude ao embelezamento da cidade e distribui por todos os bairros os

¹³ Exposição na qual o Prefeito Dr. Antônio de Góis Cavalcanti abriu a 5ª. sessão do Conselho Municipal da Cidade do Recife em 15 de fevereiro de 1924. p.71.

DOI:10.20396/urbana.v12i0.8655956

benefícios reclamados da sua operosidade (Revista de Pernambuco, n.1, julho de 1924).



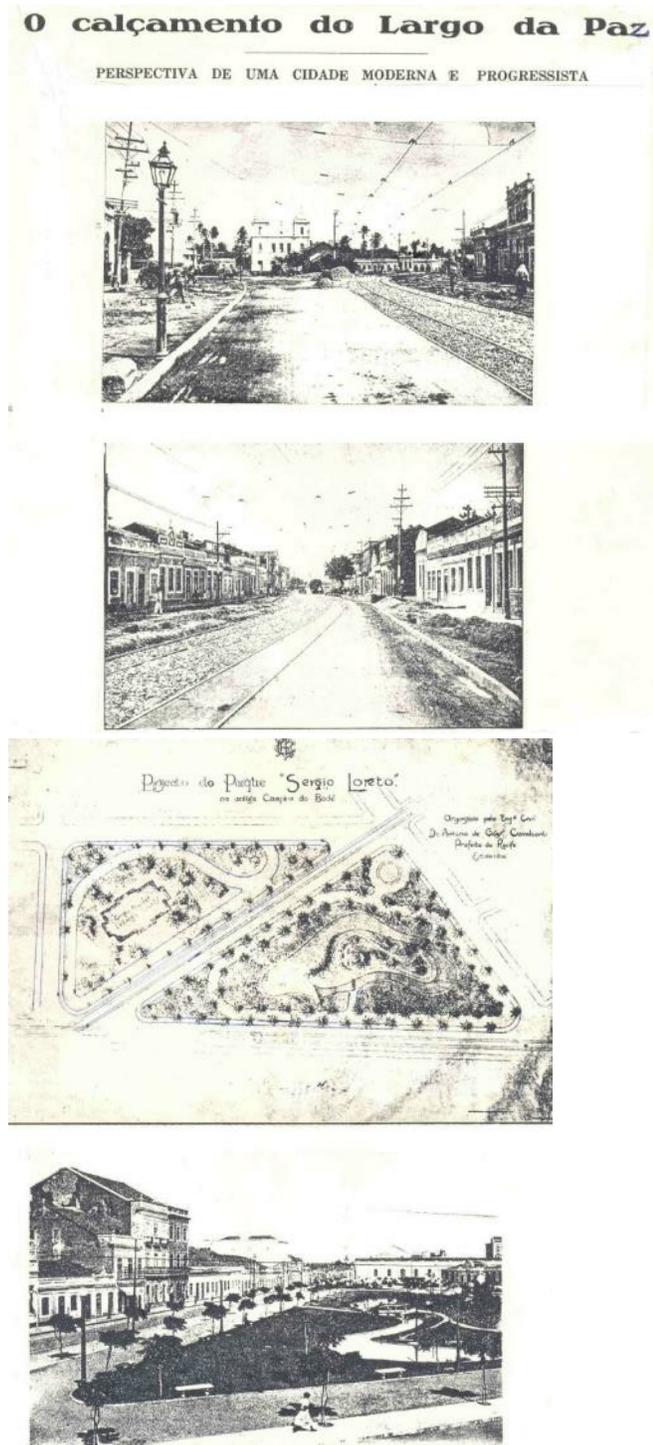


Figura 13: Largo da Paz. Fonte: Revista de Pernambuco, n.1, Julho, 1924.

Figura 14 Parque Sergio Loreto. Fonte: Revista de Pernambuco, n.13, junho 1925.

O Largo da Paz, em Afogados, constituía um importante entreposto de rotas para os antigos engenhos. A área foi presenteadada com uma retificação do traçado, calçamento, pavimentação das vias, construção de galerias, ajardinamento da praça e pavilhão para tocata de modo que se constituiu em "um dos mais aprazíveis logradouros públicos do Recife, não somente pela sua privilegiada situação urbana, como também pela atraente originalidade de sua arborização."¹⁴.

Outra intervenção tem como objeto o Largo do Entroncamento que, localizado no eixo noroeste, serve de ponto de partida para duas artérias significativas da cidade (Avenidas Rui Barbosa e Rosa e Silva). Desta situação, originou-se seu nome, pois era neste ponto que se situava o edifício da estação da *Brazilian Street*, onde os bondes puxados a burro provenientes do centro se cruzavam e redefiniam seus trajetos. Os mesmos melhoramentos já descritos nos exemplos anteriores foram também previstos para esta nova praça. No entanto, aqui assumiriam características bem mais imponentes com a construção de uma majestosa fonte disposta segundo princípios urbanísticos geometricamente definidos. O largo foi inaugurado em 19 de outubro de 1925, como parte das comemorações do terceiro aniversário do prefeitura Góis Cavalcanti (PARQUE..., ago.1925)¹⁵.

Também neste mesmo princípio foram remodelados nas proximidades os largos Fernandes Vieira (atual Praça Oswaldo Cruz) e dos Manguinhos (renomeado de Parque Amorim). Este último recebeu um bosque, um cais de alvenaria nas margens da camboa, que iria

¹⁴ Exposição na qual o Prefeito Dr. Antônio de Góis Cavalcanti abriu a 2ª sessão do Concelho Municipal da Cidade do Recife em 15 de maio de 1925. p. 21.

¹⁵ Diário de Pernambuco, 02/02/1923. Na exposição de abertura da 1ª. sessão ordinária do Conselho Municipal Antônio de Góis Cavalcanti descreve em detalhes o empreendimento deste parque.



constituir parte do canal Derby-Tacaruna, e a reconstrução do pontilhão¹⁶.

As obras mais importantes estariam reservadas para os núcleos periféricos de Afogados e Encruzilhada, núcleos históricos de grande importância e de origem bastante antiga, principalmente o primeiro que remonta aos séculos iniciais da colonização.

O subúrbio da Encruzilhada, que, pelo nome, já se evidencia seu significado para a cidade, também sofreu uma ação com os mesmos parâmetros. No entanto, o mote da intervenção residiu nas obras de remodelação do antigo edifício das oficinas da companhia de trens urbanos para abrigar o Mercado da Encruzilhada. Na realidade, apenas os muros do antigo edifício foram reaproveitados e foram edificadas 145 compartimentos acomodados em 12 pavilhões¹⁷. Um discurso higienista discriminatório foi utilizado para subsidiar a operação que extrapolou o objetivo inicial e chegou a uma operação urbanística por todo o antigo largo com intervenções similares ao exemplo anterior, porém com efeitos sociais mais agudos, que podem ser vistos na expulsão de feirantes e camelôs que não conseguiram espaço no novo mercado¹⁸.

¹⁶ Sobre a remodelação do Parque Amorim: *Jornal do Commercio*, 28/09/1923, 23/10/1923. cf. *Exposição* na qual o Prefeito Dr. Antônio de Góis Cavalcanti abriu a 1ª sessão do Conselho Municipal da Cidade do Recife em 15 de fevereiro de 1923, p.10. Sobre o conjunto das remodelações: *Jornal do Commercio*, 26/10/1923, 30/10/1923.

¹⁷ Na sua primeira exposição no Conselho Municipal em 1923 (15/02/1923), Góis expôs o programa das obras para a área da Encruzilhada. Já no final do ano seguinte (5ª. *exposição* de 1924), com as obras quase concluídas, descreve elogiosamente o novo edifício e os cuidados tomados com o intuito de acabar com a "falta de higiene e estética das diversas barracas". O edifício onde hoje se encontra o Mercado da Encruzilhada foi fruto de uma extensa remodelação do edifício original e inaugurado em 1950.

¹⁸ *Revista de Pernambuco*. ano I, n. 2, ago, 1924. Durante todo o ano de 1922, observam-se inúmeras e constantes reclamações das feiras livres e dos mercados públicos pelas condições dos produtos muitas vezes estragados. São efetuadas diversas apreensões incinerações de vários produtos.



O exemplo da operação urbanística no subúrbio da Madalena é digno de nota porque conjuga a construção de um mercado, a reorganização dos arredores e o alargamento de uma via que iria se tornar uma das principais artérias da cidade atual. A feira popular do Bacurau, ali existente, era bastante criticada:

A feira do Bacurau é um atestado do nosso atraso e do nosso desleixo [...] o que ali existia não era mais do que um estranho aglomerado de casebres anti higiênicos, em cuja construção original entrava toda espécie de materiais, desde a lata comum, até aduelas de barrocas de cimento. Daí o aspecto deveras constrangedor que oferecia a contemplação daquele local, encravado no coração de um dos mais pitorescos recantos de nossa `urbs' (Diário de Pernambucc, 07/03/1922).

A ação da Prefeitura não tardou a vir, evidenciando uma concepção que não se limitava estritamente ao local, mas ao desenvolvimento do entorno:

Diante de tão deplorável estado de coisas, tomou a Prefeitura do Recife a firme deliberação de, demolindo totalmente aquelas anti-estéticas construções, iniciar em seguida obras que substituíssem vantajosamente as deficientes instalações da antiga feira do Bacurau e concorressem para o embelezamento do local e conseqüente desenvolvimento de construções modernas nos terrenos adjacentes (grifo nosso). (AS OBRAS..., 1925).

A avenida Madalena-Torre, hoje denominada Real da Torre, foi alargada para 18 metros. Por sua vez, o edifício do Mercado, construído seguindo um modelo neocolonial, é descrito procurando mostrar sua conveniência em relação ao fator higiênico: ventilação, iluminação, ruas a céu aberto, locais especiais para as carnes, pisos e instalações sanitárias adequadas, uso de azulejos etc. (MELHORAMENTOS....”, 1925).

Outra grande contribuição para o desenho do Recife moderno foi a modernização de algumas vias suburbanas, que muitas vezes não passavam de estradas sinuosas, com diferentes alinhamentos, sem calçamento ou calçadas de paralelepípedos, que atravessavam granjas e sítios. Para que se integrassem de vez ao tecido da cidade moderna era necessário que o município desapropriasse construções, promovesse alinhamentos, pavimentações, retificações, e estendesse os serviços públicos por toda sua extensão. Como exemplo destas obras têm-se a Avenida Rui Barbosa, a Rosa e Silva, além da Real da Torre no subúrbio da Madalena que, junto com a Estrada dos Remédios, promoveria a ligação entre os distantes núcleos de Afogados e Torre¹⁹.

¹⁹ As exposições de abertura do Conselho Municipal de 1925 fornecem informações precisas sobre o calçamento da Avenida Rui Barbosa.



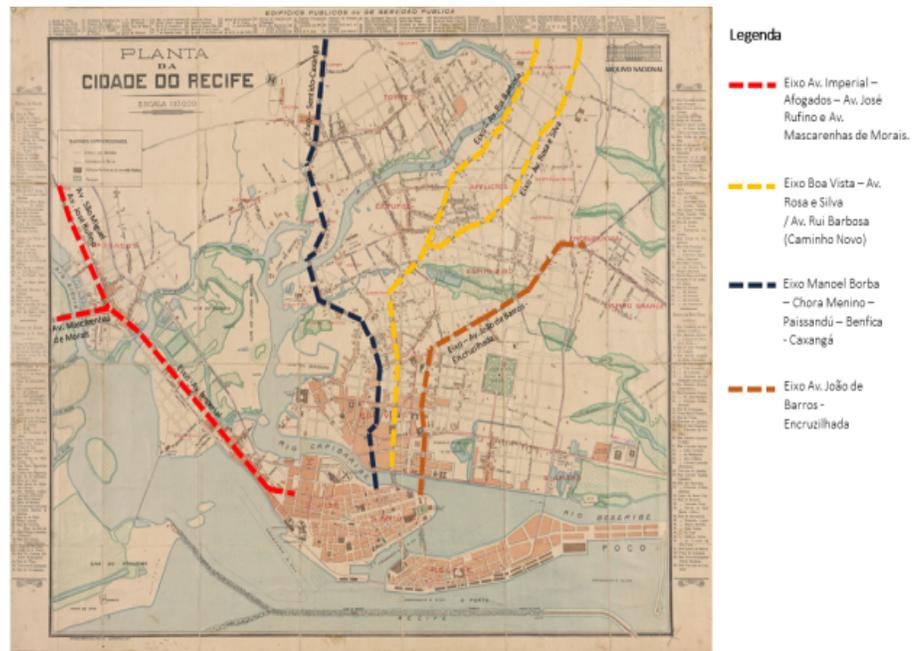


Figura 15 – Planta da Cidade do Recife (circa 1920) do Estabelecimento Gráfico Simonek, com intervenção dos autores mostrando as principais obras na cidade (verde) e o novo eixo da Avenida Boa Viagem (azul).

Fonte: Acervo dos autores

Estas últimas intervenções, promovidas pela Prefeitura, embora de pequeno impacto, pontuais e não expressas em um plano geral formalizado não podem ser considerados como simples aformoseamentos. Ao lançar-se estas intervenções em um mapa, constata-se que existia uma lógica de atuação, uma visão de conjunto e, na medida em que atuaram em locais estratégicos na estrutura urbana produziram as condições ideais para a incorporação daqueles núcleos ao tecido urbano em crescimento. Desta forma, contribuiriam fundamentalmente para o aumento da mancha urbana e para o preenchimento de seus vazios urbanos. Após este conjunto de obras, o Recife adquiriu certas condições básicas para o crescimento de bairros



aristocráticos (Espinheiro, Aflitos, Casa Forte, Madalena), além da Boa Viagem, pontuada de palacetes.

Todos esses espaços passaram por obras e tratamento paisagístico, tornando as áreas dos seus entornos espaços favoráveis à expansão imobiliária, à construção de palacetes e de casas em estilo eclético. Seguia-se, assim, um novo padrão urbanístico nessas áreas que se diferenciava bastante das áreas centrais e possuía características que já remetiam aos projetos de bairros residenciais inspirados pela imagem das cidades-jardim.



Figura 16 – Palacetes do Recife na década de 1920

Fonte: Revista de Pernambuco, n.10, abr, 1925.





Figura 17 – Novos padrões de moradia e de mobilidade.

Fonte: Fotogramas do Filme Veneza Americana, 1925.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A expansão da mancha urbana do Recife foi viabilizada pela construção e ampliação da estrutura viária, que se espalhou praticamente por toda a planície, em áreas de terra firme que se situavam entre as águas e mangues. Era necessário fazer tudo circular. Iniciava-se um modo de vida no qual a rapidez passou a ser tão almejada como a higiene e o conforto. O aumento do uso de automóveis na cidade e a necessidade de se chegar a essas novas áreas de moradia contribuiu para a construção desta malha para circulação viária na cidade.

Loreto e Góis também dotaram a cidade de um moderno sistema de construção de pontes em cimento armado e aumentaram a rede de iluminação elétrica na cidade. A cidade teve vultosos investimentos em serviços públicos como o abastecimento d'água (ABASTECIMENTO, 1926), iluminação pública (A ILUMINAÇÃO..., 1924), tanto nas principais vias, como nas praças e parques públicos, complementando os serviços de calçamento de vias de passeio e a arborização urbana, que também avançavam para a zona sul da cidade. Loreto e Góis deram também continuidade aos trabalhos de Saturnino

de Brito, realizando obras no Derby, Madalena e Aflitos onde foram construídos coletores e novas ligações. Como visto, em Boa Viagem, na zona sul da cidade, a nova avenida, a retificação do leito do rio Jordão, os aterros e o saneamento da área, tornaram o litoral propício para ocupação (SANEAMENTO, 1924). A orla de Boa Viagem passou a ser ocupada por chalés e palacetes, mas caracterizando ainda uma ocupação de veraneio nas décadas seguintes.

A modernização, pavimentação e retificação dessas vias suburbanas provocou a gradual ligação dos vários antigos núcleos suburbanos. Os espaços vazios entre estes passaram a ser ocupados e adensados, dando origem a novos bairros para as elites: Espinheiro, Aflitos, Casa Forte, Madalena. A transformação urbana empreendida no período Sérgio Loreto produziu as condições para a incorporação daqueles núcleos ao tecido da cidade em crescimento. No final dos anos 20, o núcleo central (Santo Antônio, São José, Boa Vista e do Recife) tornou-se mais denso e ampliou-se. Os tentáculos que partiam para os subúrbios estavam então mais largos e menos definidos, perdendo aos poucos, inclusive, o traço linear tão peculiar. Os bairros e os antigos "nódulos periféricos" se ampliavam, iniciando, ainda que lentamente, um processo de interligação entre eles e com o centro (MELO, 1977). Por outro lado, há ainda registros da ocupação por habitações pobres nas áreas alagadas e mais afastadas do centro.

Este conjunto de obras foi do interesse de uma parcela das elites e da burguesia local, que aos poucos se deslocavam para os subúrbios, ávidas pelo novo estilo de vida destes aprazíveis locais, particularmente depois que as condições básicas foram lançadas e que o automóvel redimensionou a noção de distância do século XIX. No



caso de Boa Viagem, acrescenta-se ainda a nova relação com o mar, que adquire um caráter simbólico de modernidade. Estes novos espaços se tornaram o local propício para manifestações características da modernidade tão almejada.

Apesar do interesse especulativo despertado por essas novas áreas como evidenciam as irregularidades ocorridas com as compras de terreno na Orla de Boa Viagem e nas áreas adjacentes do Derby, antes de estes projetos serem anunciados ao grande público, não foi constatada a atuação de companhias com fins de promoção imobiliária, como a Companhia City em São Paulo.

Mesmo que sejam obras pontuais e que não exista um plano geral formalizado de intervenções do governo, observamos que, através da análise do discurso dos promotores e dos governantes e das próprias obras, existe uma lógica de atuação global na cidade, o que já consiste em uma característica do pensamento urbanístico moderno. O período Sérgio Loreto, ao contrário, pode ser considerado como a primeira manifestação, ainda que incipiente, do urbanismo moderno na cidade, alargando sensivelmente sua mancha urbana.

O território encontrava-se estruturado e fluidificado por um moderno sistema de transporte urbano, o que contribuiu decisivamente para o desenvolvimento dos subúrbios. As antigas estradas carroçáveis que os ligavam ao centro tornar-se-iam, posteriormente, as principais vias da cidade. As reformas empreendidas por Loreto e Góis contribuíram significativamente para isto ao priorizarem a modernização, calçamento e retificação do traçado de antigos largos e praças nos núcleos suburbanos.



Referências

- A AVENIDA Beira Mar (1924). in: **Revista de Pernambuco**, Recife, ano I, n.3, set, 1924.
- A EXPOSIÇÃO e seus resultados (1924). in: **Revista de Pernambuco**, Recife, ano I, n.2, ago, 1924.
- A ILUMINAÇÃO pública do Recife. in: **Revista de Pernambuco** ano I, n.2, ago 1924.
- ABASTECIMENTO d'água do Recife. In: **Revista de Pernambuco, Recife**, Ano III, n. 19, jan, 1926.
- AS GRANDES obras do Derby (1924a). in: **Revista de Pernambuco**, Recife, ano I, n.1, jul, 1924.
- AS GRANDES obras do Derby (1924b). in: **Revista de Pernambuco**, Recife, ano I, n.2, ago, 1924.
- AS OBRAS do Mercado da Magdalena (1925). in: **Revista de Pernambuco**, Recife, ano II, n. 14, ago, 1925.
- ASSUNÇÃO, Gabriela Lira Mota (2019). **Imagens dissolventes da narrativa da modernidade: interpretações sobre a tradição a partir de casos de demolições em Recife e Salvador, 1909-1933**. 2019. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal. 250 p.
- AZEVEDO, Neroaldo Pontes de (1996). **Modernismo e Regionalismo: os anos 20 em Pernambuco**. 2ª ed. Recife/João Pessoa: Editora Universitária/UFPE/Editoria Universitária/UFPB, 1996. 271 p. ISBN 8523700536.
- BORBA, Manuel (1926). **Sérgio Loreto e seu governo em Pernambuco: história de um quadriênio calamitoso**. Rio de Janeiro: Typographia dos Annaes, 1926. p.198.
- CASTRO, Josué de (1954). **A Cidade do Recife: Ensaio de geografia urbana**. Rio de Janeiro: Editora Casa do Estudante do Brasil, 1954. 163 p.
- CEDRO, Luiz (1924). A avenida Beira Mar. in: **Revista de Pernambuco**, ano I, n.5, nov, 1924.
- Exposição com que o Prefeito Antônio de Moraes Rego abriu a 5ª. sessão ordinária do Conselho Municipal do Recife em 15 de novembro de 1919.**
- Exposição com que o Prefeito Antônio de Góis Cavalcanti abriu a 3ª sessão ordinária do Conselho Municipal da Cidade do Recife em 15 de junho de 1923.**
- Exposição na qual o Prefeito Dr. Antônio de Góis Cavalcanti abriu a 5ª. sessão do Conselho Municipal da Cidade do Recife em 15 de fevereiro de 1924.**
- Exposição na qual o Prefeito Dr. Antônio de Góis Cavalcanti abriu a 2ª sessão do Conselho Municipal da Cidade do Recife em 15 de maio de 1925**
- GOMIDE, Luiz (1924). A Avenida Beira-Mar e o Professor Loreto Filho. in: **Revista de Pernambuco**, ano II, n.17, nov, 1924.
- GUERRA, Flávio (1970). **Velhas igrejas e subúrbios históricos**. Recife: Fundação Guararapes, Prefeitura da Cidade, 1970. 265 p.
- JACKSON, Kenneth (1985). **The Crabgrass Frontier: The Suburbanization of The United States**. New York/ Oxford: Oxford University Press, 1985. 392 p. ISBN 9780195049831.
- LAVEDÉSE, Angeline (1924). Impressões sinceras da Avenida Beira-mar. in: **Revista de Pernambuco**, ano I, n.5, nov, 1924.



- LEME, Maria Cristina (1999). **Urbanismo no Brasil, 1895-1965**. São Paulo: FUPAM/Nobel, 1999. 599 p. ISBN 9788585445812
- LEMOS FILHO (1960). **Clã do Açúcar**: Recife (1911-1934). Rio de Janeiro: Livraria São José, 1960. 303 p.
- LINS E SILVA, Hilo (1984). **Recife**: conceitos e evocações. Recife: Câmara Municipal, 1984. 169 p.
- LUBAMBO, Cátia (1991). **Bairro do Recife**: entre o Corpo Santo e o Marco Zero. Recife: FCCR, 1991. 167 p. ISBN 85770440464
- MEDEIROS, Amaury (1926). **Departamento de Saúde e Assistência 1923-1926**. Recife, 1926.
- MELHORAMENTOS Municipaes na Madalena (1925). in: **Revista de Pernambuco**. ano II, n.7, jan, 1925.
- MELHORAMENTOS Municipaes: uma nova praça (1924). in: **Revista de Pernambuco**, ano I, n.2, ago, 1924.
- MELO, Mário (1943). Síntese Chronologica de Pernambuco. in: **Revista do Instituto Archeologico, Historico e Geografico**. Vol. XXXVIII (38), 1943, p.9-146.
- MELO, Mário Lacerda de. **Metropolização e subdesenvolvimento**: o caso do Recife. Recife: UFPE, 1977. 251 p.
- MENEZES, Hidelbrando de (1991). **Delmiro Gouveia**: vida e morte. Recife: CEPE, 1991. 156 p. (Ed. original: RJ, Ed. Quipapá, 1966).
- MOREIRA, Fernando Diniz (1994). **A construção de uma cidade moderna: Recife, 1909-1926**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), 2017, 1994. 189 p.
- MOREIRA, Fernando Diniz (2010). Saturnino de Brito e o Plano de Saneamento do Recife (1909-1915) in Maurício Carvalho, Fernando D Moreira, José Luiz da Mota Menezes, orgs. **Um Recife Saturnino**: Arquitetura, Urbanismo e Saneamento Recife: Néctar, 2010, p.45-76 ISBN 9788560323258
- O CANAL do Derby (1924). in: **Revista de Pernambuco**, ano I, n. 3, set, 1924.
- O PARQUE do Payssandu (1924). in: **Revista de Pernambuco**. ano I, n.1, jul, 1924.
- OBRAS Municipaes: um novo parque (1924). in: **Revista de Pernambuco**. ano I, n.1, jul, 1924.
- PARQUE do Entrocamento (1925). in: **Revista de Pernambuco**. ano II, n.14, ago, 1925.
- PELO Desenvolvimento do Recife (1925). In: **Revista de Pernambuco**, ano II, n.13, jul, 1925.
- PERNAMBUCO. Departamento de Saúde e Assistência, Inspetoria de Estatística Propaganda e Educação Sanitária. **Recenseamento do Recife, 1923**. Recife: Secção Técnica da Repartição de Publicações Oficiais, 1924.
- Revista de Pernambuco**, ano I, n.1, jul, 1924;
- Revista de Pernambuco**, ano I, n.2, ago, 1924.
- Revista de Pernambuco**, ano I, n.4, out, 1924.
- Revista de Pernambuco**, ano I, n.5, nov, 1924.
- Revista de Pernambuco**, ano II, n. 11, maio, 1925.
- Revista de Pernambuco**, ano II, n.15, set, 1925.



Revista de Pernambuco, ano I, n.16, out, 1925.

REZENDE, Antônio Paulo (1997). **Desencantos modernos**: histórias da cidade do Recife na década de vinte. Recife: FUNDARPE, 1997, p. 42-

SANEAMENTO de Boa Viagem (1924). in: **Revista de Pernambuco**, ano I, n.3, set, 1924.

SARAIVA, Kate. **Recife, cidade e cinema, 1923-1931**. Dissertação (Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano) Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), 2017. 244 p.

SETTE, Mário (1950). **Arruar**: História Pitoresca do Recife Antigo. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1950. 368 p..

SILVA, Aline Figueroa (2010). **Jardins do Recife**: Uma história do paisagismo no Brasil, 1872-1937. Recife: CEPE, 2010. 244 p. ISBN 9788578580476

SOBRE a Avenida Beira-Mar (1924). in: **Revista de Pernambuco**, ano I, n.4, out, 1924.

SOUZA BARROS (1985). **A década 20 em Pernambuco**: uma interpretação. Recife: Fundação de Cultura da Cidade, 1985.

Resumo

Nossa historiografia tem dado pouca atenção para os processos de expansão urbana de extensão das cidades nas décadas de 1920 e 1930 por meio de planos feitos por profissionais não identificados como urbanistas, mas influenciados de alguma forma por diretrizes do urbanismo moderno. O presente texto pretende contribuir para este debate por meio da análise das intervenções urbanas realizadas na cidade de Recife durante o período 1922-1926. Elaboradas e realizadas quando o Estado de Pernambuco estava sob o governo de Sérgio Loreto e a prefeitura sob Antônio de Góis, estas intervenções dirigiram o crescimento para os subúrbios, como a urbanização de Campina do Derby, novo parque e bairro com base nos princípios de design da *Garden City* e a construção da avenida Boa Viagem, uma avenida costeira de cerca de cinco quilômetros, além de uma série de intervenções pontuais de modernização, retificação e



pavimentação de antigos largos e praças em áreas suburbanas. Opondo-se aos padrões tipológicos das áreas centrais, adotou-se uma ocupação de casas isoladas no lote e um desenho urbano com influências das cidades-jardim. Esses trabalhos de expansão contribuíram para a estrutura urbana do Recife atual. Estas áreas também se tornaram um lugar privilegiado para observar sensibilidades modernas emergentes: esportes, competições, discursos, demonstrações de massa, passeios de carro e desfiles.

Palavras-chave: Expansão urbana. Parques. Avenidas. Recife. Década de 1920.

Abstract

Our historiography has paid little attention to the processes of urban expansion of cities in the 1920s and 1930s by means of plans made by non-specialists but influenced in some way by modern urban planning guidelines. The present text intends to contribute to this debate through the analysis of the urban interventions carried out in the city of Recife, during the period 1922-1926. Created and carried out when the State of Pernambuco was under the government of Sérgio Loreto and the municipality under Antonio de Góis, these interventions directed the growth to the suburbs, such as the urbanization of Campina do Derby, a new park and neighborhood based on the design principles of Garden City, and the construction of Boa Viagem Avenue, a coastal avenue of about five kilometers, as well as a series of punctual interventions to modernize, rectify and pave old streets and squares in suburban areas. Opposing the typological patterns of the central areas, it was adopted an occupation of isolated houses in the lot and an urban design influenced by the Garden Cities. These works of urban expansion contributed to the Recife urban structure we know today. They have also become a privileged place to observe emerging modern sensibilities: sports, competitions, speeches, mass demonstrations, and car rides.

Keywords: Urban expansion. Parks. Avenues. Recife. 1920s.

Resumen

Nuestra historiografía ha prestado poca atención a los procesos de expansión urbana de las ciudades en las décadas de 1920 y 1930 a través de planes realizados por no especialistas, pero influidos de alguna manera por las pautas modernas de planificación urbana. El presente texto pretende contribuir a este debate a través del análisis de las intervenciones urbanas realizadas en



la ciudad de Recife durante el período 1922-1926. Estas intervenciones, cuando el estado de Pernambuco estaba bajo el gobierno de Sérgio Loreto y el ayuntamiento de Antonio de Góis, se llevaron a cabo con la intención de impulsar el crecimiento hacia los suburbios, como la urbanización de Campina do Derby, un nuevo parque y un barrio con base. los principios de diseño de Garden City y la construcción de la avenida Boa Viagem, una avenida costera de unos cinco kilómetros, así como una serie de intervenciones puntuales para modernizar, rectificar y pavimentar calles y plazas antiguas en áreas suburbanas. En oposición a los patrones tipológicos de las áreas centrales, se adoptó una ocupación de casas aisladas en la parcela y un diseño urbano influenciado por las Ciudades Jardín. Estas obras de expansión urbana contribuyeron a la estructura urbana de el actual Recife. Estas áreas también se han convertido en un lugar privilegiado para observar las sensibilidades modernas emergentes: deportes, competiciones, discursos, demostraciones masivas, paseos en automóvil y desfiles.

Palabras clave: Expansión urbana. Parques. Avenidas. Recife. Década de 1920.