



O PROJETO DE PAISAGEM
DE SISTEMA DE PARQUES
NOS PLANOS PARA O RECIFE (1917-1943)

Luisa Acioli dos Santos

Orientação:
Ana Rita Sá Carneiro



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

LUISA ACIOLI DOS SANTOS

**O PROJETO DE PAISAGEM DE SISTEMA DE PARQUES
NOS PLANOS PARA O RECIFE (1917-1943)**

Recife
2019

LUIZA ACIOLI DOS SANTOS

**O PROJETO DE PAISAGEM DE SISTEMA DE PARQUES
NOS PLANOS PARA O RECIFE (1917-1943)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco (MDU/UFPE) como requisito parcial para a obtenção do título de mestre em Desenvolvimento Urbano.

Área de concentração: Desenvolvimento urbano.

Orientadora: Prof^ª PhD. Ana Rita Sá Carneiro.

Recife

2019

Catálogo na fonte
Bibliotecária Andréa Carla Melo Marinho, CRB-4/1667

S237p Santos, Luisa Acioli dos
O projeto de paisagem de sistema de parques nos planos para o Recife (1917-1943) / Luisa Acioli dos Santos. – Recife, 2019.
294f.: il.

Orientadora: Ana Rita Sá Carneiro.
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. Centro de Artes e Comunicação. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, 2019.

Inclui referências.

1. Planos urbanísticos. 2. Projeto de paisagem. 3. Recife. 4. Sistema de parques. I. Carneiro, Ana Rita Sá (Orientadora). II. Título.

711.4 CDD (22. ed.) UFPE (CAC 2020-56)

LUISA ACIOLI DOS SANTOS

**O PROJETO DE PAISAGEM DE SISTEMA DE PARQUES
NOS PLANOS PARA O RECIFE (1917-1943)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco (MDU/UFPE) como requisito parcial para a obtenção do título de mestre em Desenvolvimento Urbano.

Aprovada em: 19/08/2019.

BANCA EXAMINADORA

Profa. Ana Rita Sá Carneiro Ribeiro (Orientadora)

Universidade Federal de Pernambuco

Prof. Fernando Diniz Moreira (Examinador interno)

Universidade Federal de Pernambuco

Profa. Onilda Gomes Bezerra (Examinadora Externaa)

Universidade Federal de Pernambuco

Para aqueles que se deixam encantar pelas paisagens.

AGRADECIMENTOS

Sou profundamente grata à minha família, por toda essa energia que nos mantém unidos e firmes. Gabriel, Ilena, Irenise e Willher, obrigada por estar sempre por perto.

A realização dessa pesquisa não seria possível sem a orientação encorajadora da professora Ana Rita Sá Carneiro, a quem tenho muito respeito e admiração. Ana Rita é o coração do Laboratório da Paisagem, lugar de partilha de afeto e conhecimento, onde tive o prazer de ser acolhida desde o segundo ano de graduação. Gostaria de agradecer a todos que fazem parte do laboratório, especialmente, Jéssica Yale, Joelmir Marques, Mirela Duarte, Wilson de Barros e Mirela Davi, por todas as conversas inspiradoras e positivas.

Do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano, gostaria de agradecer aos professores, funcionários e colegas de turma, por terem contribuído para a criação de uma rede de apoio essencial durante toda a elaboração da pesquisa. É preciso também agradecer a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela concessão de bolsa de estudos.

Minha gratidão a todos os familiares e amigos que colaboraram nessa longa jornada de aprendizado, da qual essa pesquisa é apenas uma parte.

“[...] la dificultad del proyecto sobre el espacio no reside en colocar y ordenar cosas, sino en privarce de hacerlo” (CORAJOURD, 2002).

RESUMO

A análise dos planos urbanísticos para a cidade do Recife entre 1917 e 1943 evidenciou especial atenção com a paisagem em projetos de sistema de parques. O projeto de paisagem de sistema de parques consiste na articulação entre espaços livres públicos estabelecendo uma estrutura de eixos arborizados conectados a parques, praças, jardins, cais e frentes d'água, por exemplo. A ideia se originou no período de modernização das cidades e impulsionada pelo surgimento da Arquitetura da Paisagem e do Urbanismo como campos de atuação profissional, passou a fazer parte de diversos planos urbanísticos. No Recife, constatamos a presença de projetos de sistemas de parques e propostas de articulação entre espaços livres públicos nos planos elaborados por Saturnino de Brito em 1917, Nestor de Figueiredo em 1932-1934, Attílio Corrêa Lima em 1936 e Ulhôa Cintra em 1943. Sendo assim, a pesquisa teve como objetivo identificar os princípios de concepção dos projetos de paisagem de sistemas de parques idealizados em tais planos. Para tal, tivemos como base a compreensão de projeto de paisagem desenvolvida pelo filósofo francês Jean-Marc Besse (2014) e as formulações teóricas e práticas sobre sistemas de parques do arquiteto paisagista norte-americano Frederick Law Olmsted. Constatamos o potencial do sistema de parques como estruturador do tecido urbano proposto, demarcando eixos e manchas através da exuberância da vegetação e das águas. A compreensão de paisagem dos projetistas se expressa na preocupação em ampliar o acesso da população à espaços livres públicos, tendo em vista as demandas sanitárias, artísticas e recreativas. Ainda que o respeito ao tecido urbano preexistente e ao suporte natural tenha se revelado limitado.

Palavras-chave: Planos urbanísticos. Projeto de paisagem. Recife. Sistema de parques.

ABSTRACT

The analysis of the urban plans for the city of Recife between 1917 and 1943 showed special attention to the landscape in park system projects. The park system landscape design consists of articulating public open spaces by establishing a structure of wooded axes connected to parks, squares, gardens, piers and water fronts, for example. The idea originated in the period of modernization of cities and driven by the emergence of Landscape Architecture and Urbanism as fields of professional practice, became part of several urban plans. In Recife, we found the presence of park systems designs and proposals for articulation between public open spaces in the plans elaborated by Saturnino de Brito in 1917, Nestor de Figueiredo in 1932-1934, Atílio Corrêa Lima in 1936 and Ulhôa Cintra in 1943. Being Thus, the research aimed to identify the design principles of landscape designs of park systems idealized in such plans. To this end, we were based on the understanding of landscape design developed by the french philosopher Jean-Marc Besse (2014) and the theoretical and practical formulations of park systems by the american landscape architect Frederick Law Olmsted. We verified the potential of the park system as a structuring of the proposed urban fabric, demarcating axes and spots through the exuberance of vegetation and waters. The designers' understanding of the landscape is expressed in the concern to increase the population's access to public open spaces, considering the sanitary, artistic and recreational demands. Although respect for the pre-existing urban fabric and natural support has been limited.

Keywords: Urbanistic plans. Landscape design. Recife. Park system.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	11
2	A PROBLEMÁTICA: ABORDAGEM SISTÊMICA NO PROJETO DE ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS PARA A PAISAGEM DO RECIFE.....	16
2.1	Recife-presente: por uma articulação entre os espaços livres públicos.....	17
2.2	Recife-futuro: na perspectiva de uma cidade-parque.....	30
2.3	Recife-passado: a proposição de sistemas de parques.....	40
2.4	Considerações parciais.....	56
3	A TEORIA: PROJETO DE PAISAGEM DE SISTEMA DE PARQUES.....	59
3.1	O projeto de paisagem.....	60
3.2	O projeto de sistema de parques entre o meio ambiente natural, o solo e o território.....	68
3.2.1	<i>Meio ambiente natural.....</i>	<i>68</i>
3.2.2	<i>Solo.....</i>	<i>77</i>
3.2.3	<i>Território.....</i>	<i>84</i>
3.3	Sistemas de parques e articulação de espaços livres públicos nos planos urbanísticos modernos.....	91
3.3.1	<i>Parques, praças, bulevares e o cenário monumental.....</i>	<i>92</i>
3.3.2	<i>Modelo radiocêntrico: radiais e perimetrais arborizadas.....</i>	<i>96</i>
3.3.3	<i>Jardins, parques e reservas como tipos do sistema de parques.....</i>	<i>99</i>
3.3.4	<i>Tipos de verde na metrópole: o sanitário e o decorativo.....</i>	<i>101</i>
3.3.5	<i>A cidade como um jardim.....</i>	<i>104</i>
3.3.6	<i>A cidade como parque.....</i>	<i>106</i>
3.4	Considerações parciais.....	108
4	O MÉTODO: O PROJETO DE SISTEMA DE PARQUES COMO ESTRUTURADOR DA MORFOLOGIA URBANA.....	111
4.1	Critérios de análise.....	111
4.1.1	<i>Tratamento do tecido urbano existente.....</i>	<i>114</i>
4.1.2	<i>Tipos e distribuição dos espaços livres públicos.....</i>	<i>115</i>
4.2	Objeto de investigação.....	118
4.3	Etapas metodológicas e procedimentos.....	119

5	SISTEMA DE PARQUES: PLANOS PARA O RECIFE DOS ANOS 1910.....	124
5.1	As formulações de Saturnino de Brito.....	124
5.2	O debate urbanístico no Recife do início do século XX.....	134
5.3	Os melhoramentos de Saturnino de Brito para o Recife (1917).....	141
5.4	Considerações parciais.....	177
6	SISTEMA DE PARQUES: PLANOS PARA O RECIFE DOS ANOS 1920 A 1940.....	180
6.1	O debate urbanístico no Recife dos anos 1920.....	180
6.2	A remodelação de Nestor de Figueiredo (1932-1934).....	191
6.2.1	<i>As formulações de Nestor de Figueiredo em debate.....</i>	<i>192</i>
6.2.2	<i>Projeto de sistema de parques.....</i>	<i>197</i>
6.3	A orientação de Atílio Corrêa Lima (1936).....	218
6.3.1	<i>As formulações de Atílio Corrêa Lima em debate.....</i>	<i>220</i>
6.3.2	<i>Projeto de sistema de parques.....</i>	<i>224</i>
6.4	A sugestão de Ulhôa Cintra (1943).....	245
6.4.1	<i>As formulações de Ulhôa Cintra em debate.....</i>	<i>246</i>
6.4.2	<i>Projeto de sistema de parques.....</i>	<i>251</i>
6.5	Considerações parciais.....	266
7	O PROJETO DE PAISAGEM DE SISTEMA DE PARQUES NOS PLANOS PARA O RECIFE (1917-1943).....	270
	REFERÊNCIAS.....	285

1 INTRODUÇÃO

Lembremos que as indagações sobre o passado partem das preocupações com as relações do presente. Sem privilegiar a simultaneidade, podemos cair nas armadilhas das sucessões intermináveis de causas e efeitos, e a história correria o risco de deixar de ser surpreendente. (REZENDE, 2012, p. 8)

A presente pesquisa foi formulada a partir do interesse pela paisagem através do viés do projeto. Para o filósofo francês Jean-Marc Besse (2014, p. 61), projetar a paisagem significa imaginar uma possibilidade que está presente e latente, mas que não é vista até o momento em que é desenhada ou traçada pelo projetista. O Projeto Parque Capibaribe (2014) elaborado pela Prefeitura do Recife juntamente com a Universidade Federal de Pernambuco, trouxe uma inquietação, diante da constatação de que ao longo da história do Recife havia certa persistência na intenção de desenhar e construir um tipo de projeto de paisagem particular, o sistema de parques.

O **projeto de paisagem de sistema de parques** consiste na articulação entre espaços livres públicos estabelecendo uma estrutura de eixos arborizados conectados a parques, praças, jardins, cais e frentes d'água, por exemplo. A ideia ganhou força no período de modernização das cidades, momento em que a necessidade de solucionar a condição precária de vida nas cidades acabou por impulsionar o surgimento da Arquitetura da Paisagem e do Urbanismo como campos de atuação profissional.

Nesse sentido, as formulações do arquiteto paisagista norte-americano Frederick Law Olmsted são fundamentais para compreender as bases teóricas e práticas que envolviam a elaboração de propostas de sistemas de parques no final do século XIX e início do século XX. Para além dos projetos de paisagem, os planos e modelos urbanísticos – elaborados por profissionais da *Société Française des Urbanistes* (SFU), da corrente alemã *Städtebau*, do modelo britânico de Cidade-Jardim, dentre outros – também passaram a contar com propostas de articulação de espaços livres públicos. Nesses planos, a trama vegetada estruturava o tecido urbano proposto, ampliando o acesso da população à espaços arejados e sombreados, marcados pela exuberância dos componentes naturais, notadamente, da vegetação e das águas.

No Recife da primeira metade do século XX é possível verificar um momento de ebulição do debate urbanístico com forte caráter modernizador, em que se destacam projetos de sistemas de parques. Quatro proposições desse período chamam atenção a esse respeito: o **Plano de Melhoramentos para o Recife** desenvolvido por Saturnino de Brito em 1917, o

Plano de Remodelação e Desenvolvimento Systematico da cidade do Recife elaborado por Nestor de Figueiredo em 1932 e 1934, o **Plano de Remodelação Geral do Recife** formulado por Attílio Corrêa Lima em 1936 e as **Sugestões para Orientação do Estudo de um Plano Geral de Remodelação e Expansão da Cidade do Recife** desenvolvidas por Ulhôa Cintra em 1943.

Acredita-se que o trabalho de Saturnino de Brito se diferencia dos demais por um olhar dedicado à compreensão da topografia e do escoamento das águas que o aproxima das temáticas paisagísticas. Esse aspecto foi estudado por Burger (2008) e motivou o interesse em investigar até que ponto o sistema de parques proposto por Brito influenciou as soluções adotadas nos planos de 1930 e 1940. A opção por discutir os planos como conjunto tem como intenção identificar as soluções que se repetem e as que particularizam a atuação de cada um dos profissionais, por essa razão investimos em uma visão panorâmica e comparativa. Além disso, ao observar o tecido urbano atual foi constatada a presença de vestígios nos espaços livres públicos que apontam para a consolidação de algumas intenções projetuais presentes nesses planos.

Sendo assim, os planos elaborados por Saturnino de Brito, Nestor de Figueiredo, Attílio Corrêa Lima e Ulhôa Cintra para o Recife da primeira metade do século XX se constituem como objetos de pesquisa. Pretende-se investigar os sistemas de parques propostos em termos de projeto de paisagem, considerando o debate do contexto histórico e as particularidades idealizadas por cada um dos arquitetos, urbanistas e engenheiros. Se trata de avaliar sobretudo as ideias e as formas que as expressam, e não de investigar o espaço concreto construído da cidade.

Na compreensão de Besse (2014, p. 179), a ideia que desponta no ato de projetar surge a partir de um ponto de vista, uma interpretação do contexto que aponta a problemática dentro da qual podem ser elaboradas possíveis realizações futuras. Ou seja, tal ideia não corresponde a apreensão direta da realidade, “mas propõe, e instala, uma estrutura ao mesmo tempo intelectual, técnica e perceptiva, que permite ordenar as informações, os materiais, os dados” (BESSE, 2014, p. 179).

É essa ideia, como pensamento e como desenho, que se pretende investigar nos planos, tendo como **objetivo geral identificar os princípios de concepção dos projetos de paisagem de sistemas de parques para o Recife na primeira metade do século XX**. Afim de contribuir para a instrumentalização sobre o projeto de paisagem de sistemas de parques e para o debate no campo da história sobre as relações entre paisagismo e urbanismo no contexto do século

XX. A investigação se estabelece tendo em vista os seguintes questionamentos: **Até que ponto os sistemas de parques propostos foram elaborados com base em um olhar sensível ao projeto de paisagem? Em que medida a atuação de Brito é pioneira e direciona as formulações posteriores? Que vestígios no tecido urbano apontam para a consolidação das proposições relativas aos espaços livres públicos?**

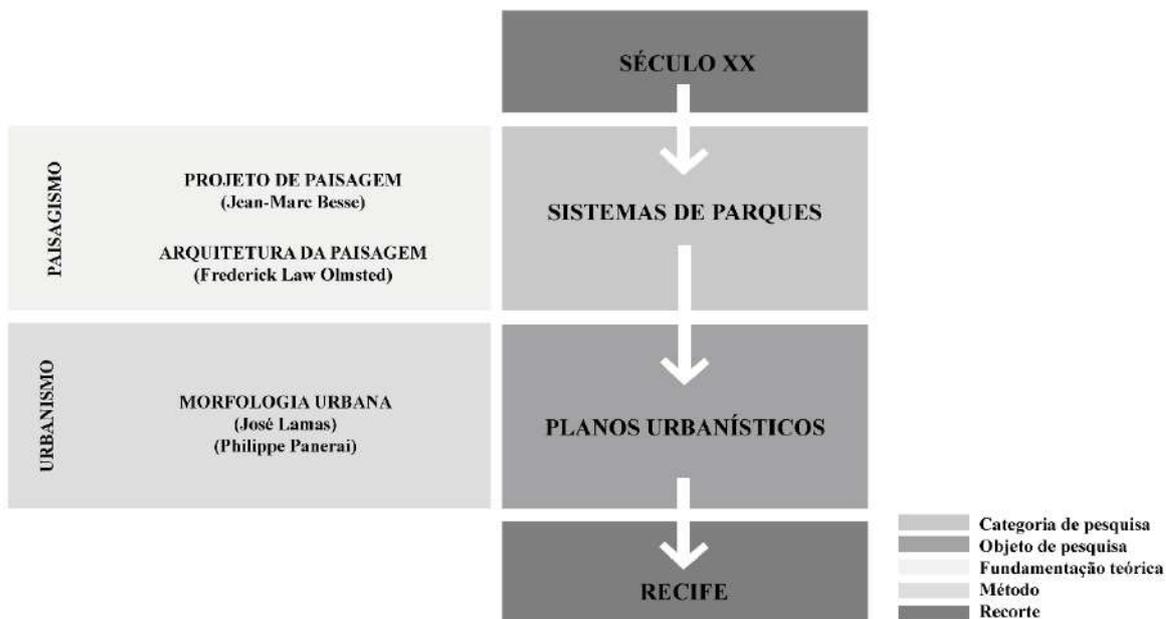
Tendo em vista que os sistemas de parques são elaborados considerando seu papel de estruturador do tecido urbano, a investigação será realizada sobretudo através do **estudo morfológico** do que foi idealizado. De acordo com Lamas (2004, p. 37), a morfologia estuda as formas que configuram a cidade ou o projeto de cidade, buscando compreendê-las enquanto fenômeno físico.

É preciso ter em conta, como afirma Lamas (2004, p. 24), que o projeto é fruto de um momento histórico, de um modo de pensar e agir sobre o substrato e de uma visão artística. De modo que, ao longo da história, “a variação dos contextos originou diferentes propostas de desenho urbano, mesmo utilizando elementos morfológicos idênticos” (LAMAS, 2004, p. 48). Significa dizer, que cada sistema de parque, ainda que tenha sido elaborado utilizando os mesmos tipos de espaços livres públicos - parques, praças, vias arborizadas, por exemplo - resultam em propostas distintas devido ao contexto temporal. Assim como existem diferenças espaciais que “resultam do modo como esses elementos se posicionam, se organizam e se articulam entre si para constituir o espaço urbano” (LAMAS, 2004, p. 48).

Sendo assim, o estudo morfológico dos projetos de paisagem de sistemas de parques se propõe a responder uma série de indagações, como por exemplo: **Qual a composição do sistema de parques proposto? Quais os tipos de espaços livres públicos projetados? Como os espaços livres públicos foram distribuídos no tecido urbano? Em que medida as condições do sítio natural e do tecido urbano preexistente foram consideradas? As soluções propostas refletem uma compreensão relacionada às problemáticas do projeto de paisagem?**

Durante o processo de investigação, investimos na elaboração do desenho do problema (figura 1), que serviu de guia orientador do pensamento, consolidando aos poucos os termos-chave para a compreensão da pesquisa.

Figura 1 - Desenho do problema de pesquisa.



Fonte: Autora.

O primeiro capítulo da dissertação consiste na problematização, apresentando a categoria de pesquisa – projeto de paisagem de sistema de parques – através de um breve panorama sobre a cidade do Recife. A trajetória adotada acompanha o processo de reflexão que motivou a pesquisa, seguindo de maneira não linear, partindo da situação presente dos espaços livres públicos do Recife, para discutir as possibilidades de consolidação de um sistema de parques no futuro e voltando às proposições de sistemas de parques formuladas no passado.

A teoria que embasa a pesquisa é explorada no segundo capítulo, que tem como ênfase a compreensão do projeto de paisagem a partir das formulações teóricas do filósofo Besse e das elaborações práticas e teóricas do arquiteto paisagista Frederick Law Olmsted sobre sistema de parques. Para além da perspectiva da arquitetura da paisagem, foram estudadas propostas de sistema de parques elaboradas por arquitetos, urbanistas e engenheiros durante o século XIX e XX que se constituíram como referências para o cenário brasileiro.

O terceiro capítulo apresenta o método da pesquisa, que tem como fios condutores as problemáticas do projeto de paisagem apontadas por Besse articuladas aos princípios projetuais da Arquitetura da Paisagem fundamentados por Olmsted. A interpretação da fundamentação teórica e o estudo de propostas de sistemas de parques conduziu à definição de critérios de análise, à escolha dos objetos de investigação e à orientação das etapas metodológicas e procedimentos de pesquisa.

A análise da pesquisa é desenvolvida no quarto e quinto capítulo. O quarto capítulo discute a atuação pioneira e fundamental de Saturnino de Brito no Recife, tendo como foco

principal a análise do sistema de parques elaborado pelo engenheiro sanitário em 1917. O quinto capítulo consiste na investigação dos sistemas de parques desenvolvidos pelo arquiteto Nestor de Figueiredo em 1932 e 1934, pelo urbanista Atílio Corrêa Lima em 1936 e pelo engenheiro Ulhôa Cintra em 1943.

O sexto e último capítulo expõe as conclusões finais da pesquisa, trazendo reflexões acerca dos princípios de concepção dos projetos de paisagem de sistemas de parques dos planos da primeira metade do século XX para o Recife. Discutimos as relações entre as proposições e as problemáticas vinculadas a elaboração de projetos de paisagem e verificamos a existência de vestígios do que foi proposto no tecido urbano atual do Recife.

Constatamos que a constituição de um sistema de parques no Recife ainda se apresenta distante de nós, uma vez que, poucos espaços livres públicos de área representativa estão oficialmente articulados entre si e a prática de eliminação de superfícies de solo natural tem ocasionado a perda de áreas potenciais para projetos de paisagem. Ainda assim, a presente pesquisa propõe revisitar e reescrever a memória dos verdes urbanos do Recife, até mesmo daqueles que foram idealizados e não consolidados, tendo em vista, como aponta Besse (2014, p. 60), instigar a imaginação do possível invisível em cada realidade.

2 A PROBLEMÁTICA: ABORDAGEM SISTÊMICA NO PROJETO DE ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS PARA A PAISAGEM DO RECIFE

A noção de paisagem motiva um debate multidisciplinar, no qual coexistem inúmeras abordagens e olhares no lugar de um consenso sobre seu significado no campo científico. O filósofo francês Jean-Marc Besse no livro *O gosto do Mundo: exercícios de paisagem* (2014) aponta que o campo da pesquisa de paisagem vem se constituindo através de diversas disciplinas como as ciências sociais, a história, a teoria da arte e da literatura, a geografia, a ecologia, a filosofia, a agronomia e a arquitetura e o urbanismo, para citar alguns.

A partir da compreensão de paisagem de diferentes campos nesse mesmo livro, Besse (2014, p. 11-12) escreveu o ensaio: *As cinco portas da paisagem – ensaio de uma cartografia das problemáticas paisagísticas contemporâneas* no qual explora cinco possíveis concepções paisagísticas presentes no pensamento contemporâneo. As cinco “portas” ou “entradas” para discutir paisagem apontadas pelo autor são: a paisagem como uma representação cultural; paisagem como um território produzido pelas sociedades na sua história; paisagem como complexo sistêmico que articula natureza e cultura; paisagem como espaço de experiências sensíveis; e por fim, paisagem como contexto de projeto.

Esta pesquisa se estabelece a partir do eixo de compreensão da **paisagem pelo projeto**, campo próprio aos paisagistas, arquitetos e urbanistas. Nesse viés, a paisagem é compreendida a partir de suas dinâmicas, pelo jogo de forças naturais, sociais, políticas e econômicas que a transformam continuamente. O projetista se coloca numa posição de compreensão dessas dinâmicas, na perspectiva de captar suas forças e as formas que lhe exprimem, tendo como objetivo orientar e guiar as mudanças. Conforme Besse (2014, p. 60-62), se trata de um esforço de captura das particularidades do sítio em que se pretende projetar, e ao mesmo tempo, de imaginação do horizonte de possibilidades adequadas ao contexto.

Considerando o interesse em discutir o projeto de paisagem, a pesquisa se debruça especificamente sobre a categoria **sistema de parques**. Este capítulo serve a problematização da categoria em questão, traçando um percurso que persegue as propostas projetuais de abordagem sistêmica para os espaços livres públicos da paisagem do Recife. Tal percurso seguiu a lógica de pensamento da pesquisa, partindo de um breve panorama sobre a situação

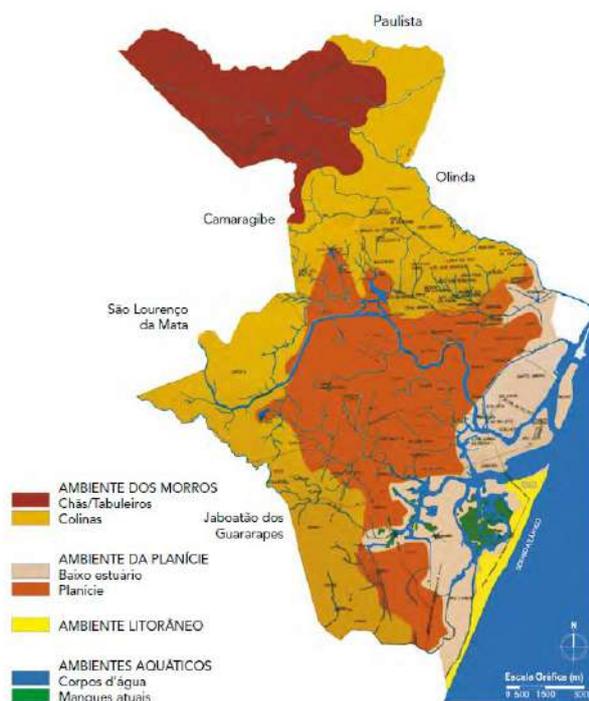
presente, marcada pela falta de articulação entre os espaços livres públicos da cidade. Se deslocando para o vislumbre de um possível futuro idealizado no projeto Parque Capibaribe (2014), que estimulou a volta ao passado, na busca por projetos de sistema de parques para o Recife nos planos da primeira metade do século XX.

2.1 Recife-presente: por uma articulação entre os espaços livres públicos

A cidade do Recife, no litoral de Pernambuco, tem seus limites marcados pelas águas do mar ao leste e por morros em forma de semicírculo ao norte, oeste e sudeste, repletos de maciços vegetais remanescentes de Mata Atlântica. No centro do território, se destaca uma área de planície recortada por corpos d'água, alagados e áreas de mangue. A linha de arrecifes, os rios e os manguezais foram componentes essenciais na composição do solo que deu suporte à ocupação e à definição da forma urbana. Segundo Bezerra (2017, p. 38), apesar das constantes modificações do meio, provocadas pela vontade humana ou pelas condições naturais, a “materialidade da paisagem do Recife mantém fortemente a origem fisiográfica de seu sítio natural”.

Conforme Bezerra (2017, p. 42-44), a interpretação desse conjunto fisiográfico orientou a classificação de quatro Unidades Ambientais do território do Recife pela prefeitura em 1996 (figura 2), são elas: o ambiente litorâneo, o ambiente do baixo estuário, o ambiente da planície e o ambiente dos morros. A porção litorânea marca o início da ocupação, favorecida pela existência do porto natural que contribuiu para a definição dos bairros centrais: Recife, Santo Antônio e São José. A área do baixo estuário e da planície foram urbanizadas paulatinamente, inclusive por meio de aterros, tendo abrigado povoados e alguns engenhos próximos as águas, que deram origem aos núcleos de bairros como Poço da Panela, Monteiro, Várzea, Madalena e Torre, por exemplo. Já o ambiente dos morros apresenta altura variando entre 50 e 80 metros, compondo os bairros de Cajueiro, Casa Amarela, Macaxeira, Dois Irmãos, Curado, Tejipió, dentre outros.

Figura 2 - Unidades Ambientais do Recife.



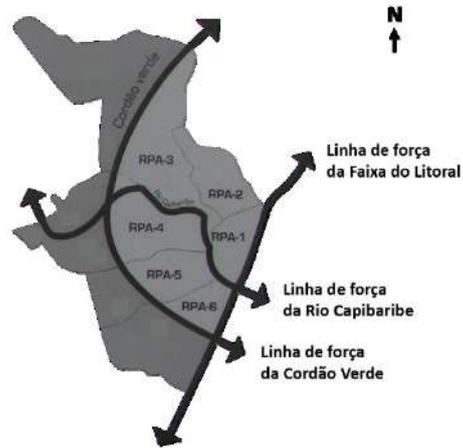
Fonte: Bezerra, 2017.

De acordo com o censo de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Recife conta com mais de 1,5 milhão de habitantes distribuídos num território de aproximadamente 218 km² composto por 94 bairros. Grande parte dos bairros da cidade são atravessados por águas de rios, canais, riachos, córregos, açudes e lagoas, o que levou Bezerra (2017, p. 39) a destacar a água como componente natural protagonista da paisagem recifense. Ao mesmo tempo, a cidade possui atualmente 25 Unidades de Conservação¹ oficializadas que correspondem a cerca de 38% da área de seu território, demarcando uma grande faixa de cobertura vegetal na paisagem.

Na pesquisa *Espaços Livres do Recife*, Sá Carneiro e Mesquita (2000, p. 14) interpretaram a morfologia a partir desses componentes naturais, águas e vegetação, definindo três linhas de força da paisagem (figuras 3 e 4) como elementos estruturantes modeladores da forma urbana ao longo da história. São estas: a linha de força da faixa do litoral ao leste; o eixo do rio Capibaribe que corta a cidade de leste ao oeste; e a linha de força do cordão verde estabelecida pelos morros e remanescentes de Mata Atlântica ao oeste.

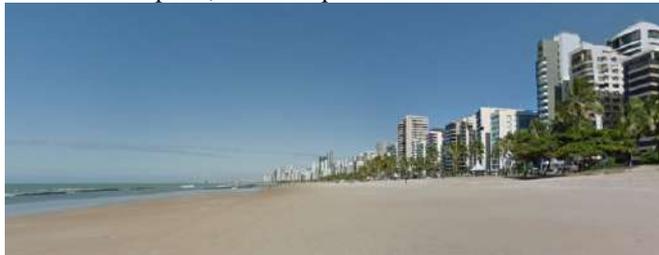
¹ As Unidades de Conservação são espaços territoriais e recursos ambientais com características naturais marcantes que são passíveis de proteção legalmente instituída em esfera municipal, estadual e/ou federal, com objetivos de conservação e sob regime especial de administração conforme consta na Lei Federal n. 9.985/2000 que instituiu o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza.

Figura 3 - Linhas de força da paisagem do Recife.



Fonte: Sá Carneiro e Mesquita, 2000.

Figura 4 - Fotos da faixa de praia, do rio Capibaribe e dos morros do Recife, nessa ordem.



Fonte: Google Street View, 2019. Acesso: 16/07/19

Cabe destacar que o termo morfologia é apresentado por Lamas (2004, p. 37) como o estudo da forma física de um espaço, tendo em vista que tal forma é produzida ao longo do

tempo em função de concepções artísticas, fatores culturais, políticos, sociais e econômicos, estando vinculada também à comportamentos e apropriações dos espaços pela população.

Neste sentido, a linha de força da paisagem do litoral marca o lugar de origem da ocupação a partir do qual a cidade se expandiu rumo ao continente, guardando essas memórias em seu centro histórico, lugar ora celebrado, ora esquecido. A linha de força definida pelo rio Capibaribe conta a trajetória de interiorização do território, do transporte fluvial de mercadorias, dos banhos medicinais, da presença dos palacetes e dos mocambos, história também marcada pela desvalorização e pelo desprezo, revelados no estado atual de degradação das águas. Já o eixo do cordão verde revela a exuberância da topografia e da vegetação em contraste com a precariedade da vida de parte da população de baixa renda que habita a periferia da cidade.

De certa forma, essas três linhas de força apontam a complexidade que envolve a produção do tecido urbano² do Recife ao longo do tempo e podem ser comparadas ao que Panerai (2014, p. 60) chama de linhas de crescimento naturais, que estão presentes no território antes mesmo da urbanização e de alguma forma participam e impulsionam a ocupação. Para Panerai (2014, p. 61), o papel dessas linhas é “ordenar o tecido urbano em suas laterais, regular os crescimentos secundários e os adensamentos, em resumo, prover uma estrutura”.

Tal estrutura envolvente auxilia na legibilidade³ da forma urbana na escala da cidade como um todo, apontando alguns dos componentes naturais excepcionais que foram relevantes para moldar a paisagem durante os anos. Nesse sentido, a descrição do Recife pode ser colocada nos termos da paisagista Spirn (1995, p. 27) que aponta que “Muitas cidades devem sua localização, seu crescimento histórico e a distribuição da população, bem como o caráter de seus edifícios, ruas e parques às características diferenciadas de seu ambiente natural”.

Na maior parte das cidades, essas grandes linhas que marcam a estrutura envolvente inicial foram sendo preenchidas, ao longo do tempo, por uma série de espaços construídos, como igrejas, residências e edifícios comerciais, assim como foram dando lugar a espaços livres de edificação, como ruas, jardins e praças. Segundo Macedo (1995, p. 15-16), os espaços livres são conceituados como espaços abertos com predominância de componentes naturais e o mínimo de componentes construídos, e podem ser divididos em dois grupos: espaços livres

² Conforme Panerai (2014, p. 77), o termo “tecido urbano” é uma metáfora que faz referência ao produto têxtil e aos tecidos vegetais e ósseos, enfatizando “uma forte solidariedade entre seus elementos e uma capacidade de se adaptar, de se modificar, de se transformar”.

³ A “legibilidade” é proposta por Lynch (1997, p. 3) como um critério de qualidade visual da paisagem, que indica a facilidade com que as partes da cidade são reconhecidas e organizadas num todo coerente pela população.

privados e os espaços livres públicos. Este último, se destaca pelo acesso comum à toda população, pelas funções de circulação e recreação, além de sua relevância ambiental.

Os espaços livres públicos compreendem avenidas, ruas, vielas, pontes, cais, orlas de praia, largos, pátios, parques, praças, jardins, unidades de conservação, jardins botânicos, dentre outros espaços. Portanto, estão presentes em nossas vivências cotidianas, são os espaços que percorremos para ir de casa à padaria, espaços atrativos nos passeios de domingo, locais de encontro com outras pessoas, essenciais para a vida nas cidades.

Por serem marcados predominantemente pela ausência de tetos e paredes e em alguns casos pela presença de vegetação, águas e animais, os espaços livres públicos contrastam fortemente com a solidez e o confinamento que caracterizam os espaços construídos na cidade. O que leva a adoção do termo “vazio” para tratar dos espaços livres e da palavra “cheio” para se referir aos espaços construídos ou edificados em análises da forma urbana. É crucial entender estes vazios através do seu papel enquanto espaços repletos de usos e significados, e não como locais à espera de “preenchimentos” ou futuras construções (PELLEGRINO e MOURA, 2017, p. xvi).

No Recife, a relação entre os espaços construídos e os espaços livres de construção aponta a compreensão da morfologia como uma “colcha de retalhos”, caracterizada pela mistura de grelhas regulares com traçados orgânicos. Neste tecido complexo, a localização de alguns poucos espaços livres públicos próximos às três linhas de força da paisagem sugere o potencial de tais linhas como elementos capazes de fortalecer a legibilidade do tecido urbano, como podemos visualizar no esquema⁴ da figura 5. Grande parte das Unidades de Conservação, por exemplo, ajudam a compor a linha de força do cordão verde nas áreas de morro juntamente com os parques metropolitanos que estão na vizinhança. A faixa do litoral apresenta uma área de cais localizada ao norte, no bairro do Recife e a orla de praia localizada ao sul nos bairros de Brasília Teimosa, Pina e Boa Viagem. Assim como os parques de Apipucos, Jaqueira, Caiara e Santana estão situados nas proximidades das margens do rio Capibaribe.

⁴ O esquema com Espaços livres do Recife foi elaborado pela autora da pesquisa a partir da base cartográfica disponível no Sistema de Informações Geográficas do Recife (ESIG) e das informações sobre o Sistema Municipal de Unidades Protegidas do Recife (SMUP) presentes nas leis municipais 18.014/2014 e 18.451/2017.

A presença marcante dessas três linhas de força na estrutura envolvente do tecido urbano, contrasta com a distribuição desigual e a dispersão dos espaços livres públicos que compõem a estrutura interior do Recife. Ao discutir os resultados da pesquisa *Espaços Livres do Recife*, Sá Carneiro (2004, p. 76-77) coloca que 40% dos 94 bairros da cidade tinham menos de 1% de cobertura vegetal em 2000, quando foi realizada a pesquisa⁵. Segundo a autora, a cobertura vegetal⁶ se concentrava principalmente nos bairros de Guabiraba, Pau Ferro, Dois Irmãos, Sítio dos Pintos, Apipucos, Macaxeira, Casa Forte, Poço da Panela, Espinheiro, Graças, Jaqueira, Monteiro, Parnamirim, Santana e Derby, que compõem a Região Política Administrativa (RPA) 3. Alguns bairros da RPA 4 como Várzea, Madalena e Torre, também apresentam quantidade significativa de cobertura vegetal. Tal concentração se deve também a presença de Unidades de Conservação de grande extensão nessas áreas, como as unidades de Beberibe, Dois Irmãos e Mata da Várzea.

Tendo em vista a distribuição de outro tipo de espaço livre público de grande porte, os parques públicos, é possível verificar mais uma vez o privilégio de determinadas áreas da cidade no que se refere a presença de equipamentos de lazer vegetados. A cidade conta com 11 parques públicos: o Parque 13 de Maio (1939) está localizado no bairro de Santo Amaro, o Parque da Jaqueira (1985) na Jaqueira, o Parque de Santana (1985) no bairro de Santana, o Parque Arnaldo Assunção (1987) no Engenho do Meio, o Parque do Caiara (1991) na Iputinga, o Parque Arraial do Velho bom Jesus (1992) em Casa Amarela, o Parque Arraial Novo do Bom Jesus (1992) no Cordeiro, o Parque Robert Kennedy (1992) no Ipsep, o Parque Dona Lindu (2011) em Boa Viagem, o Parque de Apipucos (2012) em Monteiro e o Parque Urbano da Macaxeira (2014) no bairro da Macaxeira.

Significa dizer, que cinco dos 11 parques do Recife estão localizados na RPA 3 e três parques na RPA 4, aspecto que reforça a amenização ambiental dos bairros das regiões ao noroeste da cidade. Segundo Sá Carneiro (2004, p. 78-79), os bairros de Casa Forte, Madalena, Graças, Derby e Várzea também se destacam quanto a qualidade estética da paisagem, devido a existência de praças projetadas ou reformuladas pelo paisagista Roberto Burle Marx.

⁵ A avaliação da cobertura vegetal na pesquisa “Espaços livres do Recife” levou em consideração a vegetação presente nos espaços livres públicos: jardins, praças, parques, Unidades de Conservação, quadras polivalentes, largos, pátios e espaços livres em potencial. Não foram contabilizados os espaços livres privados e a arborização das ruas.

⁶ Na pesquisa “Espaços livres do Recife” a análise da cobertura vegetal na definiu os dados por Região Política Administrativa (RPA). Foi constatado que a RPA 3 continha 54% de sua área total correspondente a cobertura vegetal e a RPA 4 apresentou cerca de 28% de seu território coberto por vegetação.

No centro da cidade, os bairros que comportam o tecido urbano mais antigo – Recife, Santo Antônio, São José, Boa Vista e Santo Amaro – se distinguem pela grande variedade de tipos de espaços livres públicos de menor porte, sobretudo pátios de igreja, praças, largos e cais. Os bairros localizados na porção sul da cidade – Boa Viagem, Pina, Imbiribeira e Ipsep, por exemplo – apresentam maior quantidade de espaços livres públicos, sobretudo praças, que segundo Sá Carneiro e Mesquita (2000, p. 32), são os tipos de espaços livres públicos mais frequentes e permanentes na morfologia do Recife. Ainda assim, segundo Sá Carneiro (2010, p. 18), alguns dos poucos espaços livres públicos oficiais da cidade apresentam problemas relativos à concepção do projeto paisagístico, que muitas vezes não atende as necessidades dos usuários, assim como enfrentam obstáculos associados à manutenção e ao gerenciamento.

Na pesquisa *Espaços livres do Recife* foram contabilizados 629 espaços livres públicos, dos quais 311 foram classificados como espaços livres potenciais, revelando a existência de margens de rios e canais e terrenos vazios ocupados por campos de futebol ou outros espaços de lazer improvisados. Esse dado revela que o número de espaços livres públicos, tanto de maior porte como de menor porte, é insuficiente frente à demanda da população. Nos bairros de morro localizados ao norte da cidade – Dois Unidos, Linha do Tiro, Cajueiro e Campina do Barreto – a maior parte dos tipos de espaços livres públicos levantados na pesquisa foram campos de futebol e terrenos vazios. Nos bairros de Areias, Jardim São Paulo, San Martin e Afogados, na RPA 5, também foram identificados recantos em margens de rios e canais que eram apropriados para a realização de atividades esportivas recreativas. (SÁ CARNEIRO E MESQUITA, 2000, p. 42-49).

O debate sobre a leitura da forma urbana e o conjunto de espaços livres públicos compreende alguns aspectos relevantes que merecem ser mencionados: a relação entre as escalas de apreensão da cidade, a distribuição e os tipos de espaços. Afinal, alguns espaços livres públicos de maior dimensão são vislumbrados como espaços de referência ou marcos, que atraem uma maior parcela da população, correspondendo em alguns casos, à espaços mais antigos e com melhor grau de conservação. No Recife, o Parque da Jaqueira, construído em 1985, pode ser colocado nesses termos, é um dos parques mais antigos da cidade, que concentra grande variedade e quantidade de equipamentos e eventos para o lazer, além de ser dotado de espécies vegetais exuberantes, relativamente bem conservadas. Tais aspectos fazem com que o parque seja intensamente utilizado, sobretudo nos fins de semana e feriados, quando recebe usuários de diversos bairros.

Esses espaços livres públicos de grande porte, como Unidades de Conservação, parques, orlas de praia, jardins botânicos, jardins históricos e margens de rios possuem área e raio de influência na escala da cidade, marcando a estrutura envolvente. No entanto, ao nível da estrutura interior, a existência de outros tipos de espaços livres públicos é essencial para possibilitar à população a fruição da natureza no cotidiano. Sendo assim, as ruas, praças, largos de mercado e pátios de igreja são tipos relacionados à escala do bairro, enquanto na escala da rua, os espaços livres públicos mais expressivos são as vielas, pequenos jardins e recantos.

Conforme Sá Carneiro (2004, p. 68), no Recife, um dos problemas que dificulta um uso mais fluido dos espaços livres públicos é a falta de articulação entre os espaços que compõem a escala da cidade (estrutura envolvente) e os espaços ao nível do bairro e da rua (estrutura interior). Para a autora, grande parte dos espaços livres públicos foram se estabelecendo de maneira isolada e espalhada, sem articulações entre si, nem como as linhas de força da paisagem. Sá Carneiro (2004, p. 68) atribui essa fragmentação à degradação dos rios, matas e outros componentes naturais da paisagem, assim como à atuação pontual na implementação de novos espaços livres públicos que não os compreendia na perspectiva de conjunto.

Ao caracterizar a falta de articulação oficial entre os espaços livres públicos no tecido urbano do Recife, Sá Carneiro e Mesquita (2000, p. 14-15) encorajam o uso de uma abordagem sistêmica para o planejamento desses espaços. As autoras lançam a proposição de compor um sistema de espaços livres públicos, que implicaria na superação da visão desses espaços como espaços vegetados isolados, para conformar uma trama arborizada, conectada por corredores vegetados, cinturões verdejantes, passeios arborizados, dentre outros espaços livres públicos de caráter linear.

O sistema de espaços livres públicos seria articulado através de um projeto de paisagem idealizado com base numa visão abrangente, capaz de compreender o papel dos espaços livres públicos do ponto de vista social, ambiental, cultural, econômico e político. A proposta seria definida a partir da compreensão dos espaços potenciais existentes no tecido urbano, uma investigação própria ao ofício do paisagista, que segundo o Jean-Marc Besse (2014, p. 59), realiza um processo de captura e apreensão do existente para tecer possíveis ligações no todo.

A pesquisa *Espaços Livres do Recife* permitiu entrever a falta de articulação oficial entre os espaços livres públicos do Recife, mas também revelou a existência de articulações em potencial, oportunidades que o tecido urbano apresentava à conjectura em projeto. Tentando capturar tais possibilidades, Sá Carneiro (2004, p. 79-80) argumenta a favor de um projeto de paisagem para o Recife que crie corredores vegetados seguindo o traçado de 66 canais distribuídos na malha urbana, assim como as águas dos rios, do mar, açudes, lagoas, mangues

e bacias. A existência de espaços livres públicos ao longo desses cursos d'água permitiriam interligar as massas vegetadas compostas pelas Unidades de Conservação aos parques urbanos e algumas praças ou outros tipos de espaços livres seguindo as especificidades da morfologia local.

O desenho do conjunto das unidades de conservação sugere que esses maciços vegetais sejam disseminados de forma tentacular, do oeste para o leste, no sentido inverso da ocupação da cidade, penetrando no entremeado da malha e projetando da paisagem natural uma outra paisagem, a paisagem cultural, segundo princípios estéticos e ecológicos que refletirão uma nova linguagem da paisagem. (SÁ CARNEIRO, 2004, p. 80)

A criação de vínculos ou articulações entre a estrutura envolvente das linhas de força da paisagem e a estrutura interior é apontada como ação projetual capaz de trazer coerência e legibilidade ao tecido urbano, fortalecendo os valores históricos, sociais e culturais dos componentes naturais da paisagem. A proposição do sistema de espaços livres públicos revela uma preocupação com o planejamento ambiental orientado para a conservação de componentes naturais presentes no suporte territorial. Essa compreensão serviu de base para a criação do recente Sistema Municipal de Unidades Protegidas do Recife (SMUP Recife)⁷ instituído através da Lei n. 18.014/2014.

O SMUP Recife pretende orientar as ações dirigidas aos espaços livres que merecem um cuidado especial devido a presença de algum atributo específico e único, significativo ambientalmente e paisagisticamente. A abordagem sistêmica empreendida na formulação do SMUP Recife tenta abarcar a diversidade de ecossistemas existentes no território municipal, considerando os grandes maciços vegetais e os corpos d'água da estrutura envolvente, bem como os espaços livres de menor porte, inseridos na malha urbana.

As Unidades Protegidas (UP) compreendem 4 categorias: Jardins Botânicos; Unidades de Conservação da Natureza; Unidades de Conservação da Paisagem; e Unidades de Equilíbrio Ambiental. Segundo texto da lei, são espaços necessários às condições de amenização climática e destinados à prática de atividades contemplativas, culturais, recreativas, esportivas, ecoturísticas, de convivência ou de lazer, bem como de educação ambiental e pesquisa científica. As diretrizes que regem o SMUP Recife⁸ podem ser relacionadas as colocações das

⁷ A Lei n. 18.014/14 que estabeleceu o SMUP Recife é orientada pela Lei Federal n. 9.985/2000 que instituiu o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e pela Lei Estadual n. 13.787/2009 que instituiu o Sistema Estadual de Unidades de Conservação da Natureza (SEUC).

⁸ A construção do SMUP Recife também é referenciada no Código de Meio Ambiente e do Equilíbrio Ecológico da Cidade do Recife (Lei n. 16.243/1996) elaborado em 1996 com consultoria da arquiteta e ecóloga Liana Mesquita. Além disso, a elaboração do SMUP contou com a contribuição da arquiteta pesquisadora Lúcia

pesquisadoras Sá Carneiro e Mesquita (2000) e evidenciam a atualidade da proposição de integração dos espaços livres do Recife:

Art. 5º O SMUP Recife é regido por diretrizes que assegurem:
I. o reconhecimento das singularidades das paisagens do Recife, de forma a subsidiar o planejamento ambiental sob a ótica da conservação urbana;
II. a integração dos ecossistemas remanescentes do sítio natural com as Unidades de Equilíbrio Ambiental;
III. a proteção das áreas naturais, possibilitando a integração paisagística entre os maciços vegetais e os espaços vegetados, promovendo o intercâmbio genético das populações da fauna e da flora
[...]
(RECIFE, 2014)

Cabe destacar nas diretrizes a relevância dada ao estudo do suporte existente, para identificação das particularidades que caracterizam a paisagem do Recife. A categoria Unidade de Conservação da Paisagem, por exemplo, é definida pelo SMUP Recife como uma área que apresenta pelo menos uma das seguintes características: composta por significativos atributos naturais e culturais que materializam momentos históricos da ocupação; contém exemplares da biota local ou regional de relevância ecológica; ou que constitui um recorte de paisagem reconhecido como símbolo e memória da cidade (RECIFE, 2014).

Tendo em vista a proposição da integração do sistema, o segundo inciso do artigo 5º do SMUP Recife aponta a indicação de conexão entre os componentes naturais remanescentes do sítio natural e as Unidades de Equilíbrio Ambiental (UEA)⁹, que incluem grande parte dos espaços livres de pequeno porte, privados e públicos. No artigo 23º, a integração é proposta por meio da implantação de corredores ecológicos, que correspondem a “faixas de território que possibilitam a integração paisagística de espaços vegetados e promovem o intercâmbio genético respectivo das populações da fauna e da flora” (RECIFE, 2014). A articulação é defendida sob o ponto de vista ecológico, a partir do argumento de que o intercâmbio genético vem a favorecer a biodiversidade, fortalecendo a variabilidade de organismos vivos de ecossistemas terrestres, aéreos e aquáticos e os complexos ecológicos de que fazem parte.

Para além do argumento ecológico, a conexão de espaços vegetados é apontada no segundo parágrafo do artigo 23º como uma ação que tem o objetivo de “propiciar a amenização climática e conforto ambiental, bem como a qualificação da paisagem urbana e o bem-estar humano” (RECIFE, 2014). Revelando na intenção projetual, o propósito de gerar o bem-estar

Veras, que participou da elaboração da pesquisa Espaços Livres do Recife no Laboratório da Paisagem da Universidade Federal de Pernambuco.

⁹ As categorias contempladas nas UEA são: Imóvel de Proteção de Área Verde (IPAV); Jardim Histórico; Área Verde de Convivência, Recreação, Esporte ou Lazer (AVCEL); Área Verde Pública de Composição Viária (AVPV); Árvores e Palmeiras Tombadas (RECIFE, 2014).

da população, de permitir às pessoas uma experiência fluida de passeio contínuo por espaços de ar, luz e sombra, a fim de estimular o sentimento de prazer e tranquilidade, que provém da fruição da natureza.

A intenção de estabelecer um sistema de espaços livres públicos articulado para o Recife ganhou contornos de projeto de paisagem também no ano de 2014, a partir do Projeto Parque Capibaribe Caminho das Capivaras, que apresentou a ideia ambiciosa de compreender o futuro do Recife na perspectiva de uma cidade-parque.

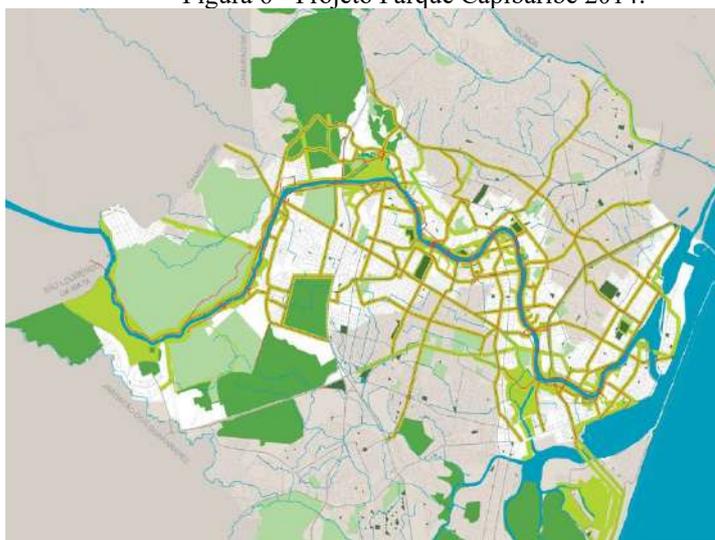
2.2 Recife-Futuro: na perspectiva de uma cidade-parque

O Projeto Parque Capibaribe (figura 6) pretende estabelecer um sistema de parques ao longo das duas margens de 15 km do rio Capibaribe, totalizando 30 km que afetam 42 bairros (INCITI, 2019). A proposta surgiu de uma parceria firmada em 2013 entre a Prefeitura do Recife, através da Secretaria de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente do Recife e do grupo de pesquisa multidisciplinar da Universidade Federal de Pernambuco, Inciti, que tem como foco pesquisa e inovação para as cidades.

A escolha pelo uso do termo “sistema de parques” pelos idealizadores da proposta não foi feita ao acaso, pretende enfatizar as funções sociais e ambientais que envolvem o projeto, uma vez que o termo evoca um tipo de espaço livre público muito popular, o parque. Apesar da palavra “parque” estar em primeiro plano, o sistema de parques abrange outros tipos de espaços livres públicos. A consolidação deste projeto de paisagem recebeu grande contribuição das formulações teóricas e práticas realizadas na segunda metade do século XIX pelo paisagista norte-americano Frederick Law Olmsted.

As propostas de sistemas de parques desenvolvidas por Olmsted nos Estados Unidos revelam de maneira mais legível a estruturação da morfologia urbana por meio da criação de parques e praças articulados por extensas vias arborizadas. Enquanto o termo “sistema de espaços livres públicos” muitas vezes remete diretamente ao contraste entre os “cheios” (espaços construídos) e “vazios” (espaços livres) existentes no tecido urbano, a categoria “sistema de parques” indica de maneira mais explícita a presença do componente natural vegetal. De fato, nos projetos de sistemas de parques de Olmsted a costura do tecido urbano é realizada sobretudo por meio da disposição de árvores, arbustos, gramados e flores, que passam a compor uma continuidade intensamente vegetada marcante na paisagem.

Figura 6 - Projeto Parque Capibaribe 2014.



Fonte: INCITI, 2014.

No projeto do Parque Capibaribe (2014) em Recife, a criação da continuidade vegetada foi explorada tendo em vista a linha de força marcada pelas águas do rio Capibaribe. O objetivo principal do projeto é o restabelecimento da conexão entre os recifenses e o rio. De acordo com Filho et al (2015, p. 3), a substituição do transporte fluvial por veículos terrestres no século XIX, a substituição dos banhos de rio por banhos de praia como atividade de lazer, a poluição do rio pelas precárias condições dos serviços de esgoto e o acelerado crescimento populacional durante o século XX foram algumas das condições que contribuíram para que o Capibaribe perdesse parte de sua função como elemento estruturador do tecido urbano.

A atual falta de articulação entre a malha urbana e o rio Capibaribe pode ser observada em alguns trechos de suas margens, conformados por uma faixa de lotes de edifícios com a fachada frontal voltada para a rua e a fachada posterior voltada para o rio. Existem poucos espaços livres públicos que permitem o acesso ao mangue e às águas e grande parte dos lotes vizinhos ao rio são privados, são propriedade do governo sem acesso público, ou são ocupados por habitações com precárias condições de habitabilidade.

Há também baixa conectividade entre as duas margens, sobretudo no trecho ao oeste da ponte do Parnamirim, que tem poucos espaços de travessia e contém população residente com condições socio-econômicas contrastantes. Ao norte do rio, as margens são ocupadas por uma população majoritariamente de alta renda que inclusive desfruta de maior proximidade com espaços livres públicos de qualidade, enquanto ao sul do rio, os habitantes têm média e baixa renda e menos oferta de equipamentos de lazer nas proximidades.

Segundo Filho et al (2015, p. 11), a região do rio mais ao leste, próxima ao centro histórico do Recife, tem maior nível de integração com as margens, isto se deve a preservação

de um traçado urbano mais antigo que guarda maior relação com as águas. As pesquisas realizadas pelo Inciti, conforme Filho et al (2015, p. 4), revelam que o Capibaribe faz parte do imaginário sobre a cidade sobretudo do ponto de vista da promoção turística, em que o Recife é referenciado como “Veneza brasileira”. Para Sá Carneiro (2004, p. 72), a relação da população com a vegetação também parece “ter permanecido como uma relação muito mais de referência simbólica do que como uma relação de afetividade incorporada às suas práticas”.

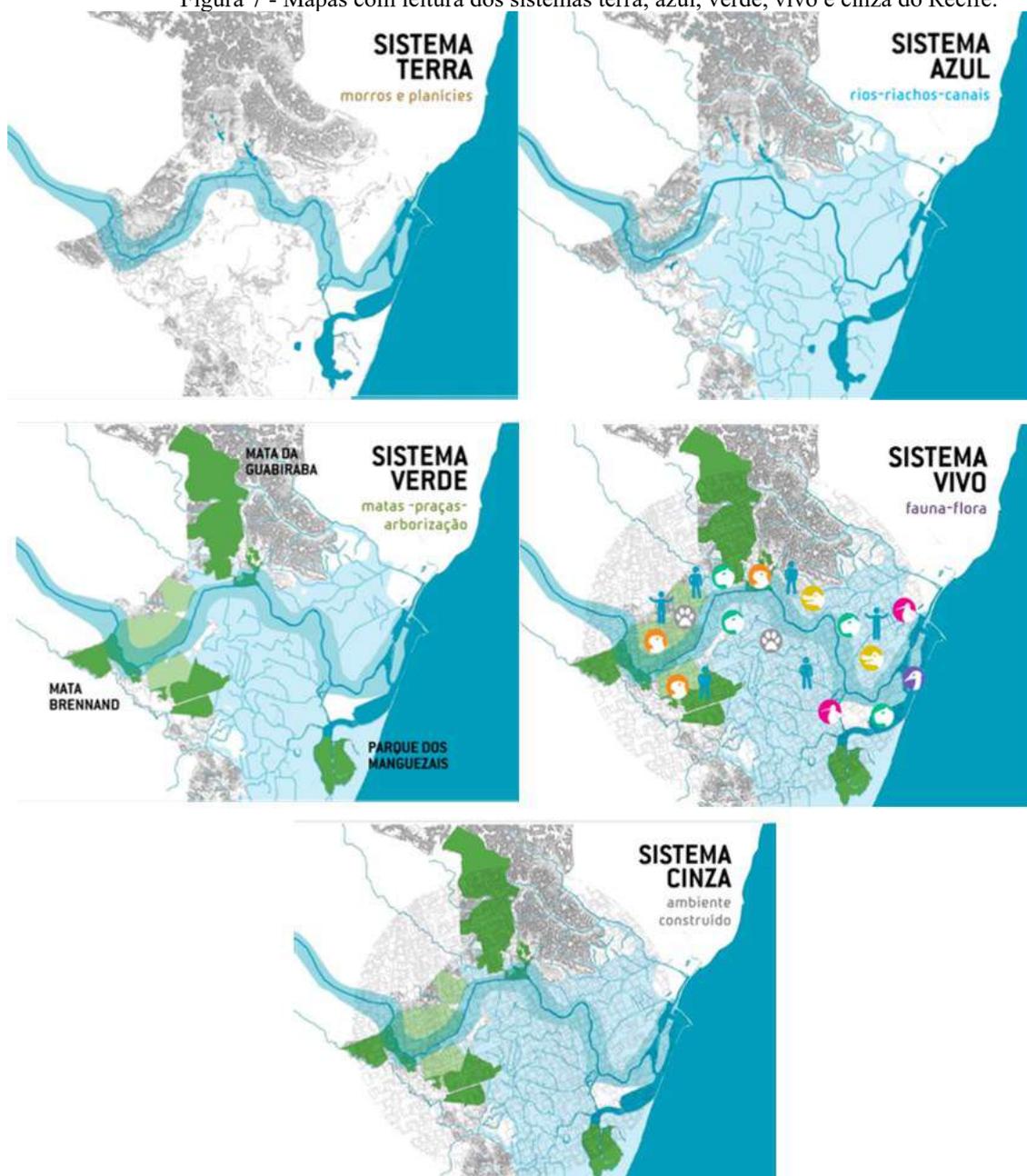
Diante desse contexto, o projeto Parque Capibaribe abraçou a ambiciosa tarefa de compreender o Recife como **cidade-parque** numa perspectiva de longo prazo, com projeto a ser finalizado no aniversário de 500 anos da cidade, em 2037. O conceito de cidade-parque, segundo Filho et al (2015, p. 12), é baseado na ideia de que os espaços públicos devem apresentar qualidades urbanísticas semelhantes ao conceito de parque, em que o ambiente natural favorece o encontro e a sociabilidade entre as pessoas. De acordo com Macêdo et al (2015, p. 14):

Planejar uma cidade-parque é um projeto para mudar uma mentalidade, é um estímulo para as pessoas tomarem posse da cidade, sentirem, experimentarem e construírem a cidade. Trata-se de uma mudança na filosofia dos cidadãos. Ações fragmentadas mostraram-se insuficientes para lidar com desafios complexos de uma metrópole. Devemos trabalhar por uma cidade mais integrada, integradora, inclusiva, tolerante e democrática.¹⁰

A proposta revela a tentativa de compreender o suporte existente a partir da relação entre os sistemas urbanos (figura 7), definidos como: o sistema terra, que parte do estudo da topografia; o sistema azul, que tem como foco a malha hídrica; o sistema verde, preocupado com a presença da vegetação; o sistema vivo, que considera as relações entre a fauna e a flora; e o sistema cinza, referente aos componentes construídos. Essa abordagem dialoga com a compreensão da paisagista Spirn (1995, p. 269-270) que aponta que a “estrutura física do sistema urbano compreende a terra, a água, as plantas, bem como os artefatos humanos construídos dentro dela e a sua configuração, densidade, diferenciação e conectividade”.

¹⁰ Tradução livre dos autores do original em língua inglesa. [...] Planning a park-city is a project to change a mentality, it is a stimulus for people to take possession of the city, feel it, experience it, and build it. This is about a change in citizens philosophy. Fragmented actions have shown themselves to be insufficient to deal with complex challenges of a metropolis. We must work for a more integrated, integrative, inclusive, tolerant and democratic city. (Macêdo et al, 2015, p. 14)

Figura 7 - Mapas com leitura dos sistemas terra, azul, verde, vivo e cinza do Recife.



Fonte: INCITI, 2014.

Cabe aqui fazer uma observação a respeito da postura projetual de Spirn, retomando a discussão sobre as cinco “portas” da paisagem. É possível interpretar que como paisagista ela entende a paisagem como contexto de projeto, que se pretende investigar e ressignificar. Mas também se verifica no seu trabalho, a existência de outra “porta” para entender paisagem anunciada por Besse (2014, p. 11-12), a paisagem como ecúmeno, visto que Spirn compreende a paisagem como um complexo sistêmico, ou seja, como uma totalidade dinâmica conformada a partir da “interação dos dados naturais e dos projetos humanos”. Tal compreensão, segundo Besse (2014, p. 42), ganhou grandes contribuições das pesquisas dos geógrafos e ecólogos da

paisagem, apesar de permear também o campo dos planejadores, aspecto que indica os cruzamentos e complementariedades que envolvem o debate e a ação sobre a paisagem.

No projeto do Parque Capibaribe, a abordagem sistêmica parte da consideração do sistema azul como primordial por seu potencial articulador, colocando o rio Capibaribe como eixo promotor da integração urbana e social. O olhar para o rio estimula uma visão de escala territorial preocupada também com a qualidade das condições ambientais das águas e da fauna e flora diretamente ligadas ao Capibaribe¹¹. Por essa razão, conforme Macêdo et al (2015, p. 8), as propostas para integração dos espaços vegetados também têm como objetivo contribuir para a diversificação da flora, garantindo comida e refúgio aos animais, assim como a possibilidade de assegurar sua movimentação na cidade.

Essa perspectiva de enfatizar as funções ambientais dos espaços livres públicos para justificar a criação de tramas vegetadas tem sido intensamente explorada através do termo “infraestrutura verde”. Este conceito, segundo Pellegrino e Moura (2017, p. xiii), destaca os espaços arborizados a partir de seu “papel estratégico para a regulação do clima, da água, do solo, tanto quanto a proteção e regeneração dos ecossistemas urbanos, garantindo o acesso aos serviços de suporte de bens e produtos que estes proveem, agora e no futuro”. De acordo com Davis (2017, p. viii):

A infraestrutura verde não trata apenas da vegetação, mas de produzir energia, aprimorar a qualidade da água, encontrar modos seguros de conviver com os detritos e reivindicar locais pós-industriais. Trata de justiça social e proteção contra as inundações, viver com recursos escassos e encontrar formas de protelar ou reverter a perda de biodiversidade em pequena ou larga escala.”

Essa visão corrobora com as colocações de Spirn (1995, p. 273), ao chamar atenção para a necessidade de compor o projeto de praças, parques e ruas para além de seus propósitos estéticos e recreativos. Ao tratar, por exemplo, da árvore como elemento morfológico manejado em projeto, Spirn (1995, p. 273) evidencia suas funções ecológicas: “as árvores e outras plantas podem absorver a poluição do ar, reduzir o calor dos prédios adjacentes e até, quando abundantes, reduzir o efeito da ilha de calor de toda uma área central”.

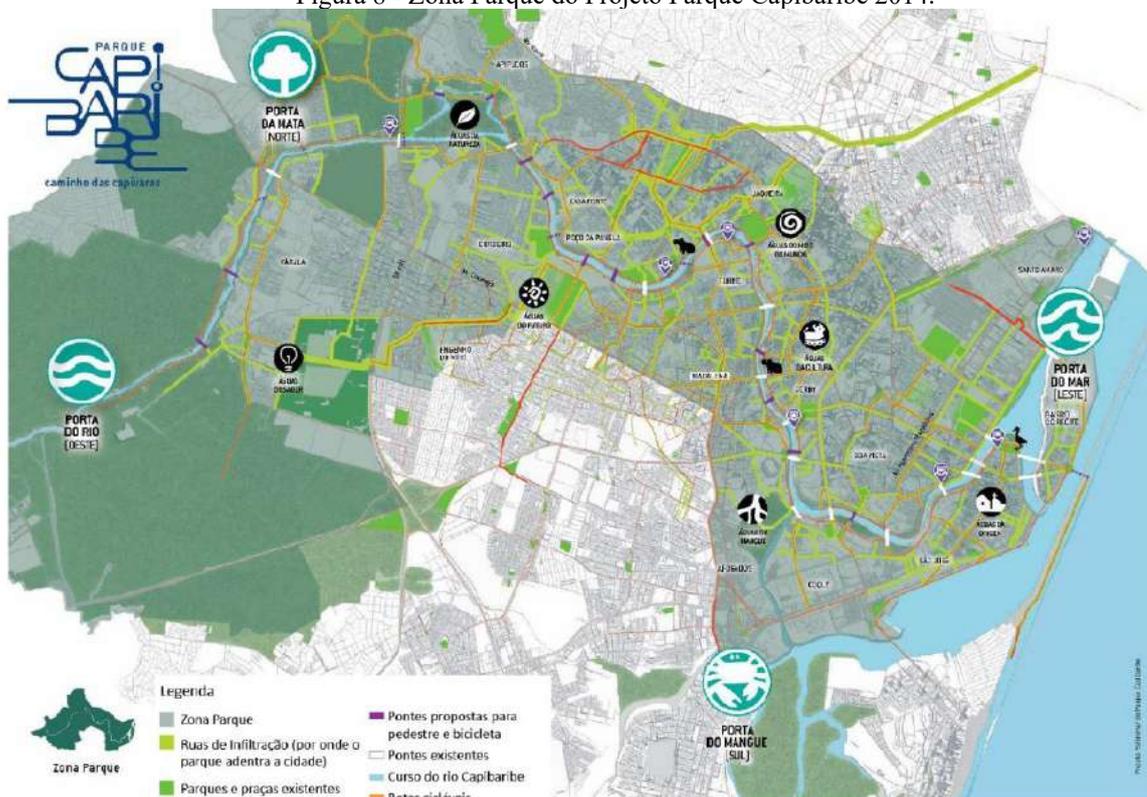
Para além da compreensão do sistema natural, o entendimento do ecossistema urbano envolve as relações com os aspectos sociais, produzido por processos econômicos, políticos e culturais. Por esta razão Spirn (1995, p. 263) aponta a relevância de propor modificações na estrutura física da cidade tendo em vista as inter-relações que compõem o sistema natural e o

¹¹ Um dos produtos da parceria entre a Universidade Federal de Pernambuco e a Prefeitura do Recife é o Plano Urbanístico e de Resgate Ambiental do Capibaribe – PURA Capibaribe.

sistema social. Os argumentos apresentados pelo Inciti (2019) para fundamentar as propostas que compõem o Parque Capibaribe indicam propósitos ambientais e sociais para o projeto de um ponto de vista mais amplo.

As intervenções irão se concentrar numa grande área de transição entre o tecido urbano denso e o sistema natural do rio Capibaribe, delimitada como Zona Parque (figura 8). De acordo com Macêdo et al (2015, p. 7), essa zona ao redor do rio será remodelada de modo a articular entre espaços livres públicos existentes e espaços potenciais através da vegetação, tornando esta trama atrativa e acessível a uma maior parcela da população. Conforme Macêdo et al (2015, p. 13-14), as intervenções serão orientadas por quatro premissas básicas (figura 9) que compõem o projeto: chegar, atravessar, percorrer e abraçar o rio.

Figura 8 - Zona Parque do Projeto Parque Capibaribe 2014.



Fonte: INCITI, 2014.

Figura 9 - Premissas do Projeto Parque Capibaribe 2014.



Fonte: INCITI, 2019.

Para aperfeiçoar a **chegada** ao rio, o projeto pretende priorizar a revitalização de conexões que acompanham os córregos e canais urbanos, através da melhoria dos pavimentos e infraestrutura, arborização, instalação de mobiliário urbano, iluminação adequada e adaptação para acessibilidade universal. Segundo Macêdo et al (2015, p. 7), o projeto pretende incentivar uma mobilidade não-motorizada, necessária na perspectiva de uma cidade sustentável, portanto o sistema viário passaria a incluir ciclovias e ciclofaixas, assim como passeios compartilhados entre pedestres e ciclistas.

Esses caminhos de integração entre o rio e a cidade são chamados de “infiltrações” e tem o objetivo de irradiar das margens do Capibaribe as qualidades da ambiência de parque urbano para toda a Zona Parque. Não por acaso, a ideia de irradiação e infiltração também está presente no discurso proferido por Olmsted (1870, p. 34) no qual ele discorre sobre a necessidade de projetar grandes vias arborizadas que funcionem como prolongamentos dos parques, as *parkways* (ou avenidas-parques). No projeto para o Capibaribe, as vias de infiltração também são colocadas como necessárias para assegurar a integração da flora e da fauna, fortalecendo e/ou recuperando os sistemas naturais.

A conexão entre as duas margens do rio Capibaribe será explorada na premissa **atravessar**, que pretende aumentar a quantidade de cruzamentos sem a necessidade de uso de veículos motorizados. A conexão será realizada a partir de passarelas, melhoria das travessias de barco e criação de terminais fluviais. De acordo com Macêdo et al (2015, p. 13), esta articulação para além de facilitar o acesso da população aos serviços públicos, irá reforçar a integração socio-espacial, permitindo o encontro das diferentes realidades que existem nas margens do rio.

Para **percorrer** o rio Capibaribe, o projeto pretende estabelecer passeios contínuos próximos as margens com acesso público, permitindo a experiência de caminhar contemplando as águas. Nota-se que as três primeiras premissas - chegar, atravessar e percorrer - envolvem o projeto de espaços livres públicos lineares, revelando seu papel estruturador e articulador do tecido urbano a partir do estabelecimento de linhas caracterizadas sobretudo pela vegetação.

A premissa **abraçar** envolve o incentivo a transformação de espaços potenciais da Zona Parque, sobretudo das margens do rio (figura 10), em espaços livres públicos como jardins, praças e parques que possam ser apropriados no cotidiano, estimulando o contato com a natureza e o sentimento de pertencimento. As intervenções ao longo do rio pretendem “abrir janelas” no mangue, criando espaços de contemplação a partir de píeres de madeira, capazes de

permitir o contato com as águas e o mangue, sem causar um rompimento total com a faixa vegetada nas bordas d'água (INCITI, 2019).

Figura 10 - Perspectiva com tratamento das margens do rio no Projeto Parque Capibaribe 2014.



Fonte: INCITI, 2014.

Para alcançar esses objetivos projetuais, conforme Macêdo et al (2015, p. 14), será necessário relocar habitações em altas condições de precariedade, realizar a reintegração de posse de lotes ocupados irregularmente, definir usos públicos para terrenos vazios nas margens do rio, entre outras iniciativas. Segundo Soeiro et al (2016, p. 304), um dos riscos em projetos de renovação urbana, como o caso do projeto Parque Capibaribe, é a atenuação de movimentos sociais de resistência territorial, que pode levar por exemplo, a gentrificação, quando há substituição da população de baixa renda por uma população de renda alta. Nesses casos, a implementação de espaços públicos vegetados acaba por contribuir para a fragmentação social e o acesso desigual aos equipamentos recreativos.

De acordo com Castilho (2014, p. 605), as classes mais abastadas do Recife depois de terem ocupado grande parte da orla marítima da cidade, tem se concentrado na expansão de seus interesses nos terrenos das margens do rio Capibaribe. Esse movimento vem ocorrendo sobretudo a partir do final do século XX, para Castilho (2014, p. 605), tendo em vista o fato de que muitas das áreas das margens são ocupadas pela população de baixa renda, “o retorno das classes hegemônicas tem acelerado conflitos estabelecidos entre as territorialidades em embate”.

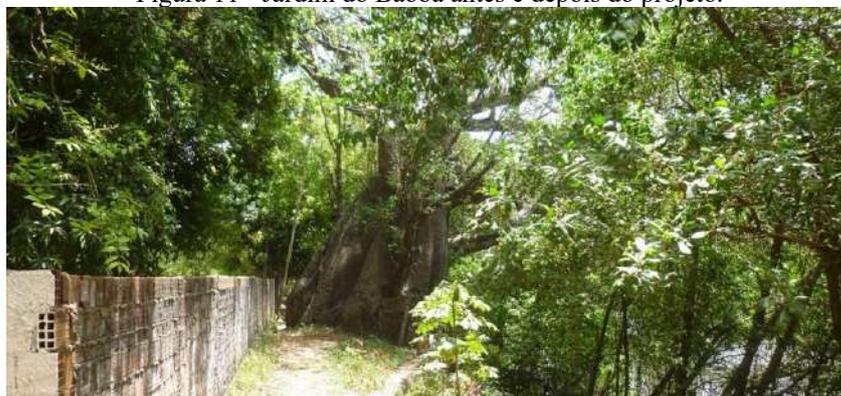
As colocações dos autores têm relação com o que aponta Serpa (2007, p. 41) ao destacar que os discursos oficiais enfatizam as virtudes dos parques em função de seus valores de ordem moral e estética, encobrindo seu valor econômico, “menos sedutor do ponto de vista ideológico, mas determinante para a realização desse tipo de operação urbana”. Como aponta Soeiro et al

(2016, p. 303), “nossas cidades se encontram ainda num contexto em que a democratização do acesso à forma e ao conteúdo do espaço constitui um problema que deve ser resolvido, garantindo acesso à natureza como um direito de todos”.

De acordo com o Inciti (2019), a o Projeto Parque Capibaribe vem sendo construída de maneira participativa, por meio de “momentos de interação, comunicação, pesquisa, produção criativa, debates e difusão cultural entre os atores urbanos, poder público e universidade”. Até o momento, somente a primeira etapa do projeto, intitulada Jardim do Baobá (figura 11), foi concluída. O jardim de 100m de extensão, aberto ao público em 2016, está localizado às margens do rio Capibaribe no bairro das Graças, nas imediações da Estação Ponte d’Uchôa. O principal componente do projeto é o baobá de 15 m de altura e copa de 10 m de diâmetro, registrado pela Prefeitura do Recife como árvore de relevância histórica e ambiental em 1988. Ao redor do baobá o espaço se divide em áreas com arborização frutífera e áreas de mangue, passeios, mesas para piquenique, bancos de concreto, balanços gigantes e um píer flutuante que permite a aproximação com as águas.

A segunda etapa do projeto¹² (figura 12) está em processo de construção desde 2017 e compreende 950m de extensão entre a Ponte da Torre e a Ponte da Capunga, também no bairro das Graças. Será construída uma “Via Parque” com duas faixas compartilhadas entre carros, ciclistas e pedestres de baixa velocidade, além disso contará com passarelas para percorrer as margens, píeres para atracação de barcos e áreas recreativas com equipamentos esportivos. Vale salientar que o bairro das Graças é ocupado por uma população majoritariamente de renda alta e faz parte da RPA 3, de modo que a inserção desses novos espaços livres públicos aumenta o privilégio dessa região do Recife em relação a presença de espaços vegetados de qualidade.

Figura 11 - Jardim do Baobá antes e depois do projeto.



¹² O módulo “Via Parque Graças” do projeto Parque Capibaribe foi elaborado em parceria com os moradores da Associação Por Amor às Graças que vinham se mobilizando contra um antigo projeto que previa a construção de uma via com quatro faixas para carros entre as pontes da Torre e da Capunga (INCITI, 2019).



Fonte: INCITI, 2019.

Figura 12 - Projeto Via Parque das Graças.



Fonte: INCITI, 2019.

É relevante salientar que a abordagem sistêmica não implica numa visão única totalizante para a cidade, mas o reconhecimento de sua complexidade e a intenção de integrar soluções capazes de responder aos problemas de maneira múltipla e dinâmica. Para isso, torna-se essencial adequar a composição do projeto de paisagem – tipos, distribuição, funções e composição artística de modo geral - às necessidades cotidianas da população que compõem as diferentes realidades do lugar. Afinal, o projeto precisa responder às condicionantes físicas do suporte, mas também aos aspectos sociais, culturais e simbólicos.

Tendo em vista o horizonte de mudanças em torno do rio Capibaribe, Castilho (2014, p. 610) faz um apelo: “No caso específico dos cursos d’água, por que não pensá-los como ambientes efetivamente vinculados à vida das pessoas tal como ocorria nos primeiros tempos do processo de formação histórico-territorial da cidade do Recife?”.

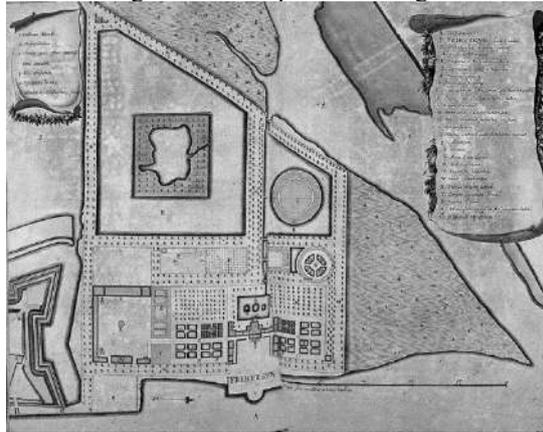
Esse questionamento nos estimula a visitar o passado, como aponta Lamas (2004, p. 28): “desenhar a cidade e nela intervir é também compreender e conhecer a cidade antiga moderna, as suas morfologias e processos de formação”. Nesse sentido, as perguntas seguintes norteiam nosso pensamento a partir daqui: em que momento a fruição da natureza fazia parte do cotidiano dos recifenses de modo a cultivar o contato com as águas e a vegetação? Essa conexão com a natureza motivou a criação de parques, praças, jardins e ruas arborizadas? Sistemas de parques foram formulados para o Recife neste período? Quais os argumentos e as ideias que orientavam essas propostas?

2.3 Recife-Passado: a proposição de sistemas de parques

No texto *Memória dos verdes urbanos do Recife* Mesquita (1998, p. 11) aponta que a cidade do Recife passou por três períodos áureos no que tange a “tradição da arte dos jardins e da paisagem”, sendo eles: o período marcado pelas obras de Maurício de Nassau durante o domínio holandês; em meados do século XIX, com o governo de Francisco do Rêgo Barros, posteriormente conhecido como Conde da Boa Vista; e na década de 1930 pela presença do paisagista Roberto Burle Marx no Recife. Para Mesquita (1998, p. 13), a realização paisagística desses três momentos da história permitiu que a imagem primordial do Recife marcada pelas águas e pelos espaços verdejantes, permanecesse “ainda hoje na evocação dos sítios e quintais, nas praças e jardins públicos frondosos, no apelo à sobrevivência dos manguezais. Bem como nas matas remanescentes”.

O período de domínio holandês (1630-1654) ficou marcado na historiografia do Recife. Segundo Mesquita (1998, p. 15), o Conde alemão João Maurício de Nassau governou o território entre 1637 e 1644, momento em que investiu na arborização de ruas e na implantação do Parque de Friburgo (figuras 13 e 14) na porção norte da Ilha de Antônio Vaz. De acordo com Sá Carneiro (2010, p. 15), o Parque de Friburgo é considerado gesto inaugural da história do parque no Brasil, tendo como elementos principais as alamedas de coqueiros e a edificação do palácio. A área utilizada à época com fins paisagísticos, de defesa, para criação de animais e cultivo de alimentos, corresponde atualmente ao local onde estão situados o Jardim do Campo das Princesas e a Praça da República.

Figura 13 - Parque de Friburgo.



Fonte: <http://jardinshistoricosbrasileros.blogspot.com/2014/07/friburgvm-o-palacio-e-jardins-de.html>. Acesso: 16/07/19

Figura 14 - Reconstituição do Parque de Friburgo por Liana Mesquita em 1989.



Fonte: Mesquita, 1998.

De acordo com Veras (2017, p. 20), é no século XVII, através da Missão Holandesa, que o Recife começa a ser transformado em cidade e compreendido como paisagem. Foi através das pinturas de Frans Post (figura 15), conforme Veras (2017, p. 21), que o Recife foi representado como paisagem, assim como foi pelo traçado do projeto do Parque de Friburgo, que a ordenação de componentes naturais fez nascer a cidade como projeto de paisagem.

Sob este ponto de vista, conforme Besse (2014, p. 61), o projeto de paisagem é fruto de um processo de compreensão da natureza, que capta seus sinais e a traduz e organiza em novas formas. Sendo assim, um parque, uma praça ou um jardim são entendidos como uma obra de arte elaborada pelo gênio humano, que tira da natureza sua inspiração. Essa compreensão se relaciona com as ideias presentes no texto *Filosofia da paisagem* publicado em 1913, no qual o filósofo Georg Simmel (2011, p. 42) aponta a natureza como a “unidade de um todo”, “a infinita conexão das coisas”, enquanto a paisagem corresponde ao recorte, ao destaque ou individualização de uma porção de terra específica.

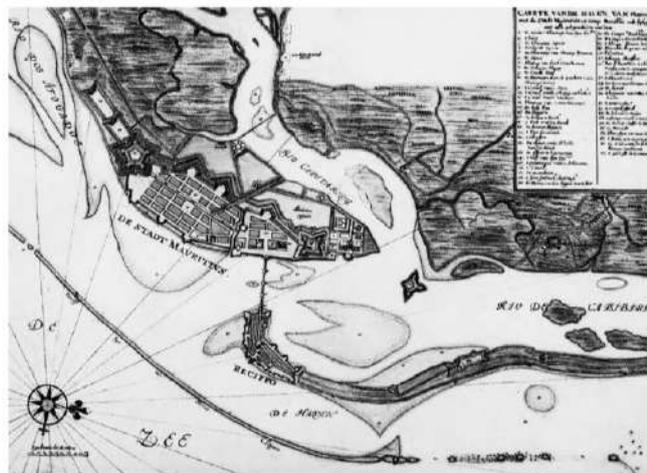
Figura 15 - Vista da Cidade Maurícia e do Recife, Frans Post 1653.



Fonte: Veras, 2017.

Para além do Parque de Friburgo, de acordo com Reynaldo (2017, p. 60), o plano urbanístico para a Cidade Maurícia¹³ (figura 16) investiu no aterro dos terrenos inundáveis, na construção de canais e praças, na delimitação de ruas e terrenos e na construção da primeira ponte da cidade em 1644 (atual Ponte Maurício de Nassau), conectando o núcleo portuário e a Ilha de Antônio Vaz. A urbanização da ilha foi realizada em toda a frente fluvial, sendo limitada a oeste por muralhas e nos extremos norte e sul por fortes. O traçado geométrico de ruas largas dividia duas áreas, uma não-residencial, composta no entorno de uma praça central e outra não-residencial que continha duas praças. Reynaldo (2017, p. 61) destaca três elementos importantes do plano: as pontes, a rede de canais protagonizada pelo grande canal que parte do forte Frederick-Henrici até o centro da ilha e os palácios de Friburgo e da Boa Vista.

Figura 16 - Plano urbanístico da Cidade Maurícia 1648, desenhado inicialmente por Frans Post em 1639 e posteriormente aprimorado por Cornelius Goliath em 1648.



Fonte: Veras, 2017.

¹³ A autoria do plano urbanístico da Cidade Maurícia é atribuída ao arquiteto Pieter Post, ainda que não exista consenso entre os historiadores (VERAS, 2017, p. 21).

Através das pinturas de paisagem de Frans Post, Mesquita (1998, p. 17) confirma a prática de arborização das ruas com coqueiros, registrados pelo artista na rua da Ponte, atual rua 1º de Março. Apesar do arranjo compositivo dos coqueiros ser marcante no período holandês, eles já estavam presentes no cenário natural em períodos anteriores. A praça central do plano holandês corresponde a atual Praça da Independência ou Praça do Diário, de acordo com Mesquita (1998, p. 25), já era conhecida como Terreiro dos Coqueiros antes mesmo da ocupação holandesa.

Após a expulsão dos holandeses, o período de urbanização portuguesa se consolidou entre 1654 e o final do século XVIII, de acordo com Reynaldo (2017, p. 67), neste momento grande parte dos elementos emblemáticos do período holandês foram substituídos por edificações religiosas. Segundo Reynaldo (2017, p. 73), a altura das edificações no entorno da Praça Polé (Praça da Independência) e ao longo das ruas 1º de março e Nova fizeram com que essas áreas, juntamente com o entorno das igrejas do Livramento, do Terço, dos Martírios, do Espírito Santo e do Rosário dos Homens Pretos se tornassem “as áreas mais destacadas da cidade”. Cabe destacar a relevância dos pátios das igrejas como espaços livres públicos estruturadores na época.

Nos arrabaldes, a paisagem do Recife era marcada pela presença dos engenhos, dispostos próximos aos corpos d’água e em áreas de várzea, para facilitar o escoamento da produção do açúcar até o porto. De acordo com Bezerra (2017, p. 48), as águas funcionavam como “uma grande artéria urbana, fator natural preponderante para as populações se assentarem no território”, neste período, grandes vivendas e palacetes tinham as fachadas voltadas para os rios. No fim do século XVIII, essas ocupações se tornaram núcleos de povoados que posteriormente deram origem aos bairros.

No século XIX, é possível vislumbrar a vegetação do Recife por meio do relato do francês Tollenare, que morou na cidade entre 1816 e 1817. Ao fazer um trajeto saindo da Ilha de Santo Antônio em direção ao aterro de Afogados, Tollenare (1978, p. 98) destaca:

Encontra-se ao longo do aterro algumas plantações de coqueiros e palmeiras. São estas árvores eminentemente equatoriais que chamam particularmente a atenção do europeu; é a sua presença que lhe recorda principalmente que se acha em novos climas.

Para além do coqueiro, o viajante francês enfatiza a presença do mangue e do dendezeiro como vegetais que mais provocaram sua atenção durante o passeio. Ao explicar sobre as frutíferas - como o mamoeiro, o cajueiro, a jaqueira, a mangueira - Tollenare (1978, p. 101)

confessa que suas anotações não são precisas como as de um botânico, mas remetem as formas externas das árvores, forma esta que o fará conservar mais facilmente a lembrança deste período. De acordo com Lamas (2004, p. 106), as árvores e a vegetação podem ser consideradas como elementos morfológicos que têm individualidade própria e que servem para organizar, definir e conter espaços. É interessante perceber como essa compreensão parece ser partilhada por Tollenare:

Quando consegui adquirir algum conhecimento das principais plantas do país, pareceu-me achar-me já mais bem orientado; elas me prestam no campo o mesmo serviço, como pontos de orientação, que os principais edifícios de uma cidade (TOLLENARE, 1978, p. 103).

É justamente a presença dos franceses e ingleses que motiva a retomada da arborização de ruas, a criação de passeios públicos, de praças e jardins em meados do século XIX, realização que o destaca como segundo período de referência na arte dos jardins conforme Mesquita (1998). No contexto europeu, as mudanças provocadas pela Revolução Industrial fizeram com que as cidades passassem por problemas de inchaço populacional, falta de moradia, condições precárias de higiene e alta proliferação de doenças. O desejo de solucionar esses problemas de saúde pública impulsionam a adoção de estratégias de transformação do tecido urbano, por meio de projetos de reforma e melhoramentos urbanos¹⁴ que incluíam a criação de espaços livres públicos.

No Recife, de acordo com Teixeira (2012, p. 156), a gestão de Francisco do Rêgo Barros, entre 1837 e 1844, já anunciava a intenção de investir em melhoramentos para trazer um “ar civilizado” característico da modernidade europeia para a morfologia urbana do Recife. Esse período ficou marcado não somente pela mudança na estrutura física da cidade, mas também pelos modos, comportamentos e hábitos sociais que os acompanharam.

Segundo Mesquita (1998, p. 23), praças e passeios públicos receberam, à época, “pavimentação, fontes, estátuas, bancos, coretos ou pavilhões, enfim, plantas arbóreas, arbustivas e herbáceas, a maioria delas protegidas por grades de ferro, sendo bastante frequentadas pela população”. O gosto pelos jardins também afetou os espaços privados de uso das elites locais. De acordo com Mesquita (1998, p. 32), as residências nobres localizadas às margens do Capibaribe “exibiam jardins generosos que lhes chegavam aos bem construídos cais, à beira da água”. Essas casas de veraneio, pouco a pouco foram se tornando moradias

¹⁴ Segundo Teixeira (2012, p. 160), os melhoramentos eram qualquer tipo de intervenção no espaço urbano, que eram regidas prioritariamente pelos ideais de embelezamento e aformoseamento.

definitivas, no cotidiano dos habitantes eram constantes os banhos de rio e o repouso sob as árvores.

A administração de Francisco do Rêgo Barros ficou marcada pela presença de técnicos e trabalhadores franceses, dentre eles o engenheiro Louis Léger Vauthier, que foi diretor da Repartição de Obras Públicas entre 1842 e 1846. Conforme Melo (2007, p. 258-259), Vauthier investiu na abertura de grandes vias e na construção de pontes visando o embelezamento da cidade, a melhoria dos caminhos existentes e a garantia de um acesso facilitado aos subúrbios. Assim como implementou o abastecimento de água e luz e inseriu novos equipamentos culturais e institucionais no espaço urbano. De acordo com Pontual et al (2012, p. 72-73):

Em sua gestão foram feitas estradas, pontes, penitenciárias, palácios e teatros. O Teatro de Santa Isabel, obra iniciada no governo de Francisco do Rêgo Barros, projetado originalmente por Vauthier, exemplifica bem como as mudanças empreendidas pelo governante alteraram os hábitos das elites locais. Ao mesmo tempo em que funcionava como local de exibição e sociabilidade das altas castas, era o local possível de esquecer as danças, músicas, festas e comidas produzidas nas senzalas.

O conjunto composto pelo Teatro Santa Isabel e o Palácio da Província, anteriormente marcado pelo Parque de Friburgo, foi alvo de projeto de ajardinamento no século XIX, assim como trechos da Rua da Aurora e da Rua do Sol. Segundo Mesquita (1998, p. 28), é possível verificar nos desenhos e litogravuras o tratamento paisagístico de áreas ribeirinhas centrais, como o Cais da Alfândega e o Cais do Colégio, atual Rua Martins de Barros. Tendo em vista a criação de um passeio público para a população residente nos bairros centrais, Vauthier propôs a remodelação de uma área alagada no bairro de Santo Amaro próxima à Rua da Aurora. Conforme Freitas (2006), a proposta do passeio público desenvolvida em 1844 (figura 17) seguia os fundamentos do jardim francês distribuído em uma planta retangular alongada, com filas duplas de árvores na região periférica, um vazio central e dois canteiros entrecortados de cada lado. Ao lado do passeio público havia um canal destinado a escoar as águas da gambôa do Hospício até o rio Capibaribe.

Figura 17 - Redesenho do Projeto de Passeio Público elaborado por Vauthier a partir da planta de Freitas 2006.



Fonte: Autora.

A este projeto se seguiu o “Projeto do Passeio Público para a Cidade do Recife” (figura 18) elaborado em 1860 pelo engenheiro inglês William Martineau, considerado por Ribeiro (1996), como **a primeira proposta no Recife a apresentar a intenção de articular espaços livres públicos por meio da vegetação e das águas**. De acordo com Mesquita (1998, p. 35), o projeto de Martineau [...] audaciosamente, estendia-se à Rua da Aurora e, ultrapassando-a e ao rio, englobava na sua outra margem o Campo das Princesas, atual Praça da República, num todo ajardinado até a outra margem, oposta, agora, ao Bairro do Recife, diante do Cais do Apolo”.

Figura 18 - Redesenho do Passeio Público para a Cidade do Recife de William Martineau a partir da planta de Freitas 2006.



Fonte: Autora.

Conforme Pontual (1999, p. 94), na perspectiva dos urbanistas e engenheiros modernos, a cidade não consistia apenas numa sequência de casas e edificações, mas se fazia pela

composição entre a arquitetura da construção e a arquitetura da paisagem. No projeto de Martineau, as edificações do Palácio do Campo das Princesas e o Teatro Santa Isabel seriam envolvidas por um conjunto de áreas ajardinadas.

A integração proposta por Martineau seria desenhada sobretudo por meio da vegetação disposta em fileiras, orientando os espaços de estar e de circulação. Segundo Oliveira (2008), o uso da vegetação ao longo de grandes eixos viários era realizado à época na Europa sobre a denominação de *allées, cours e boulevards*. Apesar da vegetação não ter a mesma “dureza” ou permanência das partes edificadas, de acordo com Lamas (2004, p. 106), as árvores se situam ao mesmo nível da hierarquia morfológica e visual de uma parede, uma fachada ou outro elemento construtivo.

No projeto, é possível visualizar que a **rua Princesa Isabel** teria grande largura e receberia quatro **fileiras de arborização** articulando o **passeio público à Ponte Princesa Isabel**. Ao chegar no bairro de Santo Antônio, a arborização iria se distribuir nas **bordas das águas**, integrada aos **jardins do Palácio do Campo das Princesas** e da **Praça da República**, para indicar novamente a articulação à **Ponte Buarque de Macedo** que levaria ao **Cais do Apolo**, no bairro do Recife. Outro elemento morfológico de destaque é o **canal** que circunda o passeio público, acompanhando a **rua do Hospício** e a **rua do Riachuelo**, desaguando no **rio Capibaribe**. Apesar de se tratar de uma obra de função sanitária, o canal é explorado esteticamente, demarcando o arruamento de modo a contribuir para a integração do todo.

A relação entre a prática sanitária e o projeto de paisagem estava presente no pensamento de sanitaristas, arquitetos paisagistas e engenheiros, conforme Spirn (1995, p. 47-48), os reformadores cívicos do século XIX “defendiam a concretização da cidade ideal, latente em cada cidade”. As condições de superpovoamento e de poluição do ar e da água, “precipitaram o movimento de reforma sanitária que provocou um maciço investimento em paisagismo e infra-estrutura cívica, um investimento cuja magnitude é pouco apreciada hoje”. A autora enfatiza que foram esses reformadores que introduziram componentes naturais na paisagem cívica, na forma de parques, árvores e jardins.

Do projeto de Martineau, o único elemento executado à época foi a Ponte Princesa Isabel, em 1862. Entretanto, o documento é considerado como fundador das ideias que envolveram a criação do Parque 13 de Maio, primeiro parque público do Recife, projetado pelo engenheiro Domingos Ferreira. Na ocasião da inauguração do parque em 1939, durante o III Congresso Eucarístico Nacional, o engenheiro José Estelita proferiu um discurso enaltecendo o parque e destacando na sua história de construção, a relevância das proposições de Martineau:

O que caracteriza o projecto Martineau é o excesso de arborização e a grande largura da rua Princesa Isabel, a avenida de acesso. O canal também é uma originalidade. O projecto previa uma avenida bem arborizada por traz do Palacio do Governo, ligando a rampa das duas pontes Santa Isabel e Buarque de Macêdo, esta figurando como provisória, naquelle tempo. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1 de setembro de 1939)

De acordo com Estelita, o Parque 13 de Maio se constituía num símbolo da grandeza, riqueza e felicidade conquistada através dos melhoramentos implantados no Recife. Por esta razão, o engenheiro defendia a exaltação da natureza na composição de projetos urbanos: “Ar, sol, vegetação, seja sempre a trilogia de elementos naturaes visada em tudo quanto se resolver no progresso urbanístico do Recife” (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1 de setembro de 1939). Nas palavras de Estelita podemos entrever os dois paradigmas colocados por Teixeira (2012, p. 159) para se referir a ideia de modernidade da época: o estético e o sanitário/higienista.

Esses paradigmas, de acordo com Teixeira (2012, p. 145), implicavam na composição de uma nova cidade, ou pelo menos a imagem de. As reformas e melhoramentos empreendidos deveriam fazer desaparecer os traços “atrasados” do passado, marcado pelas características coloniais das estruturas físicas - ruas estreitas, sujas e irregulares nos traçados - mas também pelos comportamentos da população. Segundo Outtes (1997, p. 24), “O que se procura gerar com este advento é um novo tipo de indivíduo, produtor e inofensivo, trabalhador e não contagioso”.

Era, portanto, um pensamento que pretendia livrar a cidade do estado precário das estruturas físicas, diminuir a ocorrência de doenças, mas que também servia ao controle, disciplinamento e domesticação da população trabalhadora de baixa renda. Segundo Teixeira (2012, p. 149), o saber técnico-científico em favor da política higienista, acentuou o argumento de que a insalubridade das cidades deterioraria a saúde das pessoas, diminuindo sua capacidade produtiva, de modo a causar sua degradação física e moral. Sendo assim, o estabelecimento do mínimo de conforto - casa, água encanada, esgotamento sanitário, e espaços de lazer, por exemplo - seria o caminho para assegurar modos de vida mais disciplinados e moralmente aceitáveis.

Tendo em vista esses aspectos, a ampliação de avenidas, a arborização de ruas e a criação de grandes parques públicos empreendidas pelo barão de Haussmann em Paris entre 1853 e 1870 se tornou exemplo emblemático para o ocidente. Assim como as reformas sob o modelo francês executadas no Rio de Janeiro se constitui como modelo para o Brasil (REYNALDO, 2017, p. 33). No Recife, as obras de modernização e ampliação do porto se

constituíram como marco de uma série de planos urbanísticos idealizados segundo argumentos artísticos e sanitários a partir do início do século XX.

A reforma do porto, realizada entre 1909 e 1917, fazia sentido do ponto de vista econômico, pois era de interesse das elites locais manter a condição privilegiada que a cidade tinha na produção agrícola em nível regional. De acordo com Melo (2007, p. 261), os melhoramentos do porto priorizaram investimentos no sistema viário, com abertura de duas vias que ligavam as pontes do bairro de Santo Antônio ao bairro do Recife, convergindo no novo cais. O traçado desenvolvido consolidou uma distribuição radioconcêntrica que facilitava o escoamento dos produtos do interior do território ao porto. Infelizmente, as obras causaram inúmeras demolições, que levaram a destruição de edificações de referência, como a Igreja do Corpo Santo.

Segundo Teixeira (2012, p. 158), a demanda por ser moderno impunha a necessidade de ter um porto bem aparelhado e ampliado, ruas largas, calçadas e iluminadas e também uma ampla rede de esgotos sanitários e fornecimento de água encanada. Essas exigências levaram a realização de obras sanitárias, entre 1909 e 1917, sob o comando e orientação técnica do engenheiro Saturnino de Brito. Além de desenvolver os planos e orientações necessárias, Brito instituiu a Repartição de Saneamento no município, que de acordo com Teixeira (2012, p. 159), regia e ordenava as instalações sanitárias de edificações residenciais, comerciais e industriais.

Tendo em vista o crescimento populacional da cidade, a necessidade de ordenar sua expansão impulsionou a criação de diversos planos urbanísticos na primeira metade do século XX, muitos deles previam a articulação de espaços livres públicos tendo como base a estruturação da malha viária. O **“Plano de Melhoramentos para o Recife”** desenvolvido por Saturnino de Brito em 1917 parte do traçado sanitário como orientador do traçado viário, e este por sua vez, é associado a implantação de espaços livres públicos. Brito **“chama atenção para uma nova estética urbana, cujos arremates se dariam com a arborização das avenidas laterais a cada canal, sinalizando e estruturando a malha urbana mediante um verdadeiro sistema de parques”** (ARAÚJO, 2008, p. 81, grifo nosso).

De acordo com Burger (2008, p. 12), a composição de **avenidas-parques e avenidas-canais largas e arborizadas** são características marcantes do engenheiro que denotam um olhar apurado para componentes naturais da paisagem. No plano de 1917, a estrutura morfológica proposta por Brito para o Recife é definida por meio de uma rede de **canais** que articulam **parques, praças e jardins** de diversos bairros. Apesar do plano não ter sido totalmente realizado, conforme Moreira (2010, p. 68), ele foi de fundamental importância para a estruturação do Recife moderno, dando suporte infraestrutural à expansão da cidade. Algumas

das propostas de Brito foram consolidadas anos depois, como por exemplo, a indicação de criação do Parque de Derby, realizado durante o governo de Sérgio Lorêto (1922-1926) e o Parque 13 de Maio, consolidado em 1939, na gestão do prefeito Novaes Filho (1937–1945).

O projeto do Parque 13 de Maio foi idealizado por Domingos Ferreira e o do Parque do Derby, apesar de não ter autoria confirmada, também é atribuído ao engenheiro. De acordo com Estelita:

Domingos nasceu architecto paysagista. Visite-se o Parque do Derby e se verá com que carinho e gosto soube elle tratar aquelles canteiros até então abandonados. No Parque 13 de Maio, o projecto foi seu, a direcção foi sua, a transplantação de arvores já frutificando, coisa original nos parques brasileiros, também obedeceu à sua orientação profissional (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1 de setembro de 1939).

Em 1926, Domingos Ferreira apresenta o plano **“Orientação urbanística para solução dos problemas da cidade”**, no qual é vislumbrada a criação de um sistema viário radial-perimetral com a expansão da malha urbana protegendo parte das construções notáveis do tecido tradicional (REYNALDO, 2017, p. 191). No plano está prevista a criação de espaços livres públicos, como **praças, parques e vias ajardinadas**, ressaltando a composição de projetos paisagísticos de grande porte.

Os espaços livres públicos tiveram uma atenção especial entre os anos de 1922-1926, durante o governo de Sérgio Loreto e a administração do prefeito Antônio de Góes (1922-1925). De acordo com Moreira (1994, p. 126), foram realizadas obras de expansão urbana, com a urbanização do bairro do Derby e a construção da Avenida Boa Viagem, assim como foi realizada a remodelação de antigos jardins e a implantação de parques em antigos largos, praças e campinas. De acordo com Sá Carneiro e Silva (2007, p. 1), os parques criados neste período foram: **Parque do Derby, Parque Sérgio Loreto, Parque do Entroncamento, Parque da Payssandu**, conhecido como **Largo Chora-Menino**, além dos **Parques Amorim e Oswaldo Cruz**.

Na década de 1930, para facilitar a análise dos planos elaborados para a expansão do Recife, é criada a Comissão do Plano da Cidade composta por nomes como José Estelita, Domingos Ferreira, Mário Melo, José Campelo e Paulo Guedes. Outtes (1997, p. 91-92), destaca nas propostas da comissão de 1931 o zoneamento funcional, os índices urbanísticos, a ampliação portuária e também o **sistema de bosques e parques**, articulado através de **canais e parkways**. O traçado radioconcêntrico da expansão seria promovido através de **duas radiais e três perimetrais que deveriam ser arborizadas**, assim como o tratamento das **margens do rio Capibaribe** deveria apresentar **avenidas com largas faixas vegetadas** (OUTTES, 1997, p. 92).

Essas sugestões são tomadas como base para o desenvolvimento do “**Plano de Remodelação e Desenvolvimento Systematico da cidade do Recife**” realizado pelo arquiteto Nestor de Figueiredo em 1932 e 1934. Conforme Outtes (1997, p. 105-109), Figueiredo acata a sugestão de criação do sistema viário radial-perimetral e desenvolve um **sistema de parques e jardins**, com a criação de **parques** e *parkways*, sugerindo também a criação de **bosques** e a definição de **bairros-jardins** residenciais nos arrabaldes da cidade.

Por volta do mesmo período, em 1932, foi elaborado pelo arquiteto Fernando Almeida, o “**Plano de Remodelação da cidade**”. De acordo com Outtes (1997, p. 104), Almeida sugeria a criação de **avenidas-parque** articulando a malha urbana, **parques** nos bairros dos Coelhos e da Madalena e uma grande **praça às margens do rio Capibaribe** no bairro de São José. A dificuldade de compreender o tecido urbano existente como suporte da proposta de Almeida, fez com que Outtes (1997, p. 104) o qualificasse como “uma planta sem raízes” elaborada de maneira desvinculada às reais possibilidades de modificação da morfologia do Recife à época.

Em 1936, o urbanista Atílio Corrêa Lima apresentou o “**Plano de Remodelação Geral do Recife**”, no qual as perimetrais são tratadas como **avenidas-parque** estabelecendo integrações com **parques, praças e canais**. De acordo com Pontual (2001, p. 83-94), o tratamento da **Praça da Independência** e seu entorno era diferenciado das propostas anteriores, respeitando o traçado remanescente da urbanização holandesa. Também foram previstos **parques e praças** distribuídos na Ilha Joana Bezerra, nos bairros da Encruzilhada, Torre, Dois Irmãos (OUTTES, 1997, p. 154-155).

Cabe ressaltar, a presença do paisagista Roberto Burle Marx à frente do Setor de Parques e Jardins da Diretoria de Arquitetura e Urbanismo do Governo do Estado de Pernambuco, entre 1934 e 1937, terceiro momento de destaque na arte do projeto de paisagem, de acordo com Mesquita (1998). Neste período, diversos espaços livres públicos foram projetados ou sofreram intervenções concebidas pelo paisagista. Segundo Sá Carneiro (2017, p. 84, grifo nosso), “Os jardins idealizados por Burle Marx formavam um **conjunto de espaços livres** distribuídos a partir do centro urbano e penetrando nos subúrbios, perseguindo, quando possível, uma temática vegetal, uma estrutura”.

Seis dos jardins projetados por Burle Marx foram considerados patrimônio nacional em 2017, após grandes esforços realizados para a restauração de cinco deles pelo Laboratório da Paisagem da Universidade Federal de Pernambuco em parceria com a Prefeitura do Recife. Ainda que não tenham sido elaborados como um sistema integrado, pela falta de espaços livres públicos lineares de conexão, a visão de conjunto permeou o pensamento de Burle Marx e contribuiu para valorizar o projeto de paisagem na cidade.

Em 1938, o engenheiro Antônio Baltar juntamente com o arquiteto João Corrêa Lima projetaram a Vila do Hipódromo seguindo a orientação de composição do **bairro-jardim**. De forma semelhante à urbanização do bairro do Derby mas com dimensões reduzidas, o Hipódromo contava com seis quadras distribuídas no entorno de uma praça vegetada, com ruas largas e edificações residenciais isoladas nos lotes, com jardins e quintais arborizados (MOREIRA, 1999, p. 153).

Em 1943, ainda engajada na resolução de problemas relativos a expansão da cidade, a Prefeitura convida o urbanista João Florence de Ulhôa Cintra para formular suas “**Sugestões para Orientação do Estudo de um Plano Geral de Remodelação e Expansão da Cidade do Recife**”. Apesar dos **parques e jardins** terem sido previstos em diversos planos, para Pontual (1999, p. 94), a proposta de Cintra foi a mais ousada. O urbanista sugeriu a criação de duas **avenidas-parques**: uma ligando o Derby à Santo Amaro ao longo de um **canal**, e outra ao longo das **margens do rio Capibaribe**. Cintra propôs um perímetro de irradiação circundando os bairros centrais e um esquema complementar à estrutura viária da cidade, composto de cinco radiais e três perimetrais (PONTUAL, 2001, p. 87).

Segundo Pontual (2001, p. 87), as ideias presentes nos planos urbanísticos elaborados na primeira metade do século XX buscavam a modificação do tecido existente, referenciando a “ordenação citadina segundo os preceitos do urbanismo moderno nas noções de embelezamento, higiene, salubridade e monumentalidade”. Os melhoramentos urbanos seriam capazes de nutrir a população com um sentimento de orgulho, evocando uma nova imagem:

Recife não era só a cidade de arquitetura mesquinha e rasteira, Recife não era só lugar de moradias infectas e insalubres, Recife era a cidade das grandes avenidas, dos arranha-céus, dos parques e dos jardins, mistura certa de tijolo, água e vegetação (PONTUAL, 1999, p. 94).

Ao dispor sobre esses planos de expansão para a cidade, Sá Carneiro (2010, p. 70) enfatiza que o discurso da salubridade prioriza a composição do sistema viário e a melhoria do tráfego, ainda assim tais propostas não dispensavam “intervenções de caráter mais estético, como as de remodelação ou embelezamento, e isso, não raro, as fez incluir entre suas diretrizes a criação de espaços vegetados e parques”.

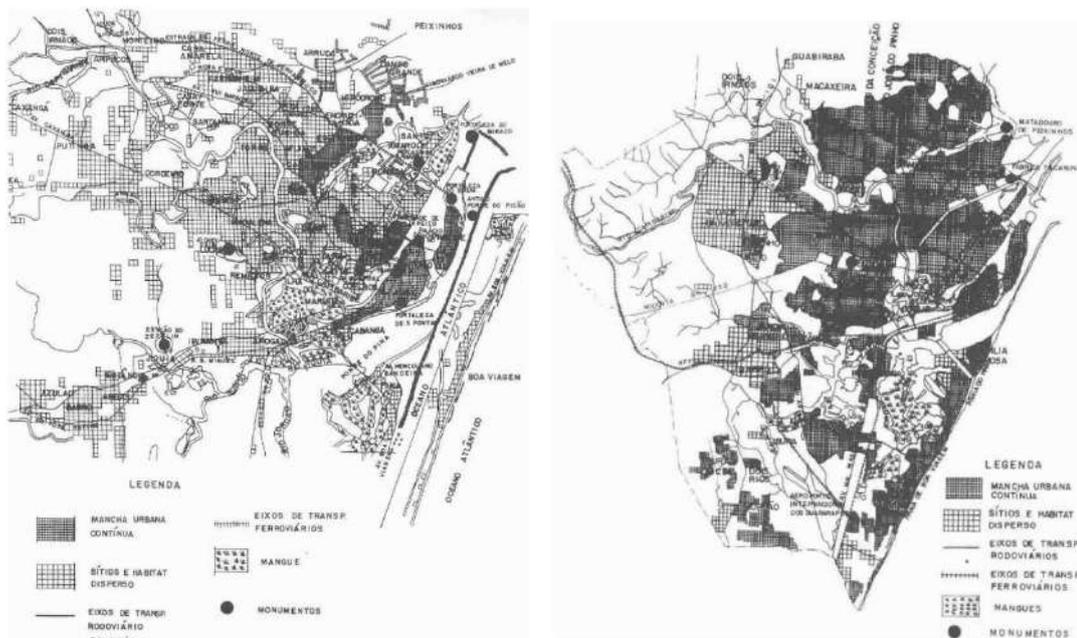
De acordo com Spirn (1995, p. 48), as propostas de sistema de parques elaboradas por Olmsted merecem destaque como projetos baseados no estudo do suporte natural, nos quais a criação de parques, a drenagem das ruas e o tratamento de esgotos são empreendimentos relacionados segundo uma abordagem sistêmica. No entanto, Spirn (1995, p. 48) chama atenção

para o fato de que, frequentemente, os projetos elaborados em meados do século XIX e no século XX “focalizavam as agradáveis, mas superficiais manifestações da natureza e ignoravam os processos naturais subjacentes”.

Segundo Panerai (2014, p. 21), no momento de idealização das *parkways* por Olmsted, em 1868, o automóvel ainda não existia, então os argumentos utilizados para promover o embelezamento da via, o cuidado com seu traçado e arborização levavam em consideração a ampliação dos espaços de lazer e a valorização do solo nos espaços lindeiros a via. No entanto, uma vez que os arquitetos, engenheiros e urbanistas se tornaram fascinados pelo automóvel, a criação de ruas, avenidas e estradas significava o espraiamento do tecido urbano, a expansão do solo urbanizado e ao mesmo tempo, a redução de áreas cobertas por solo natural.

No Recife, o momento em que os sistemas de parques estão sendo formulados nos planos urbanísticos é justamente o período em que a cidade está em grande movimento de expansão e crescimento populacional, o que significa a redução dos seus sítios naturais. Segundo Pontual (2001, p. 24-25), a comparação entre a mancha urbana entre as plantas do Recife de 1932 e de 1952 (cor escura na figura 19) revela menor registro de áreas de mangues devido a aterros, ocupação dos morros ao noroeste, expansão urbana na direção oeste e a ocupação das áreas adjacentes às margens do rio Capibaribe.

Figura 19 - Mapas do Recife de 1932 e de 1952.



Fonte: Vasconcelos e Sá, 2011.

A relação de equilíbrio entre a população e o rio Capibaribe à época também havia mudado, de acordo com Castilho (2014, p. 602), diversos fatores contribuíram para isso, como

por exemplo a desvalorização do banho de rio frente ao banho de mar; a expansão da rede ferroviária e rodoviária, que reduziu o uso do rio como meio de transporte de mercadorias; e a ocupação das margens com mocambos e palafitas pela população de renda baixa.

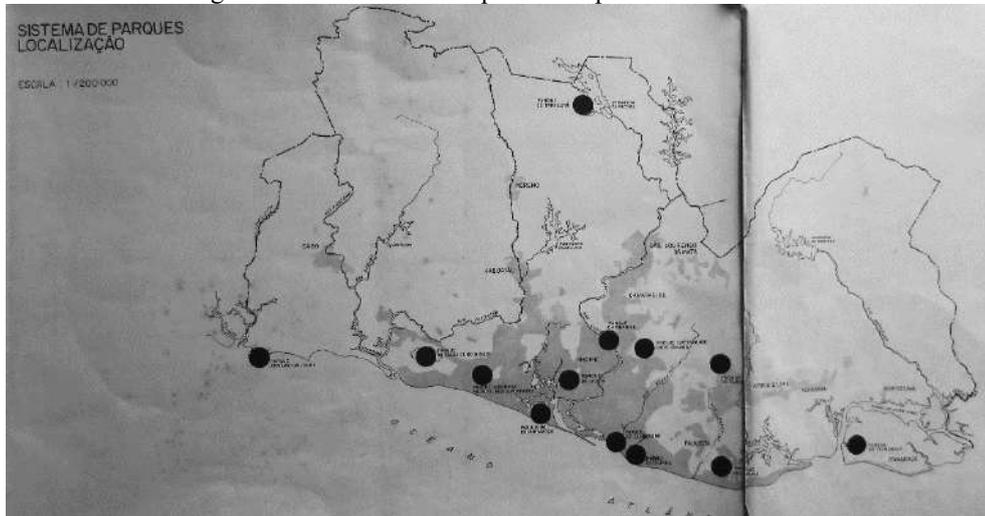
Tendo em vista esse aspecto, podemos compreender que o projeto de sistemas de parques do Recife, ainda que não fosse objeto primordial das formulações dos engenheiros e urbanistas da época, serviam a elaboração de proposições de expansão da urbanização que resguardavam alguns trechos dos sítios naturais, transformando-os em espaços livres públicos acessíveis a população. Considerando os ideais de modernização, civilização e progresso da época, as propostas pretendiam controlar o planejamento do espaço urbano através das soluções de ordem técnica divulgadas por especialistas do saber urbanístico, na maioria engenheiros. Portanto, é frequente a adoção de estratégias de criação de aterros, canalização e retificação de cursos d'água, nas quais fica evidente o ideal de dominação e reordenamento dos componentes naturais da paisagem.

De acordo com Pontual (2001, p. 41), nos anos 1930 o discurso ecológico marcava os conflitos associados ao crescimento e o funcionamento citadino, enquanto nos anos 1950, o crescimento demográfico explosivo (50,6% entre 1940 e 1950 e 51,9% entre 1950 e 1960) implicou em conflitos de ordem econômica e sociológica. Os planos desenvolvidos por Antônio Baltar em 1951 e por Louis-Joseph Lebreton em 1954, tinham como foco o desenvolvimento da industrialização em Pernambuco, partindo da compreensão do Recife como metrópole regional. Ambos contemplavam a criação de zonas vegetadas em seus planos, em função da escala metropolitana, estes espaços se apresentavam como grandes manchas, se diferenciando do desenho de uma estrutura mais precisa e definida característica nos planos de cidade anteriores. Conforme Pontual (2001, p. 41), o discurso ecológico só foi retomado como componente de destaque nas formulações para o Recife a partir da década de 1970.

Segundo Sá Carneiro (2010, p. 80), em 1970 o então prefeito de Curitiba, Jaime Lerner, foi convidado para visitar o Recife e sugerir modificações em razão dos avanços ecológicos executados em sua cidade. Na ocasião, Lerner indicou a transformação de ruas em espaços de lazer e a criação de um parque ao longo do rio Capibaribe. Em 1980, Burle Marx foi consultado a respeito da criação do **Sistema de Parques Metropolitanos** (figura 20), proposto em 1987 pela Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (FIDEM). Nessa proposta, estava prevista a criação de 12 parques, dentre eles o **Parque Capibaribe** (figura 21), detalhado em 1981 pela Prefeitura do Recife através do Projeto Recife. O projeto pretendia se

instalar em 6,6 km nas duas **margens do rio Capibaribe** contemplando a criação de 11 **parques** no trecho entre a Ponte do Parnamirim e o bairro de Apipucos.

Figura 20 - Sistema de Parques Metropolitanos da FIDEM de 1987.



Fonte: FIDEM, 1987.

Figura 21 - Projeto Parque Capibaribe 1981.



Fonte: Menezes e Sá Carneiro, 2014.

Conforme Sá Carneiro (2010, p. 81), a consolidação do Parque Capibaribe foi dificultada devido à conflitos relacionados a criação de habitação nas áreas do projeto, tanto por parte da população ribeirinha, quanto por pressão do setor imobiliário para construção de alto padrão. Ainda assim nas décadas de 1980 e 1990 cinco parques foram criados em propostas de caráter mais pontual: Parque da Jaqueira, Parque de Santana, Parque Arnaldo Assunção, Parque Robert Kennedy e Parque Arraial Velho do Bom Jesus. Menezes e Sá Carneiro (2014, p. 7) apontam a que outros projetos investiram em propostas relacionadas ao rio Capibaribe, como por exemplo, o Projeto Beira Rio (1996), que previa modificações de ordem viária e o

Projeto Capibaribe Melhor (2006), que se concentrava em intervenções viárias, sanitárias, na criação do Parque de Apípuços e na revitalização dos parques do Caiara e de Santana.

Cabe destacar que nenhuma das proposições de articulação entre os espaços livres públicos apresentadas acima foi totalmente consolidada no tecido urbano, ainda assim é possível vislumbrar vestígios de algumas ideias na morfologia, o que indica a permanência da intenção de investir na criação de espaços vegetados. A própria retomada do debate sobre a criação do Parque Capibaribe em 2014 aponta a relevância de investigar os projetos de sistemas de parques e propostas de articulação de espaços livres públicos desenvolvidos nos planos urbanísticos, tendo em vista seus princípios de concepção.

2.4 Considerações parciais

O termo “sistema de espaços livres públicos” remete diretamente ao contraste entre os espaços construídos e os espaços livres de edificação existentes no tecido urbano, enquanto a categoria “sistema de parques” indica de maneira mais explícita a presença do componente natural vegetal, o parque. O projeto de paisagem de sistemas de parques tem como objetivo estabelecer continuidades entre espaços marcados pela presença de componentes naturais, notadamente, a vegetação e as águas. Ao demarcar eixos e espaços de referência, tal sistema confere coerência e legibilidade ao tecido urbano, permitindo o reconhecimento de lugares que auxiliam na orientação das pessoas. O potencial estruturador desse sistema não existe somente em detrimento dos elementos morfológicos internos a sua totalidade, os espaços livres públicos, mas sobretudo pelas relações que estabelece com outros sistemas relevantes, dentre eles o sistema viário e o sistema de espaços construídos.

Para além do impacto na estruturação da forma urbana, a criação de uma trama vegetada tem relevância em termos ambientais, visto que determina o planejamento e a conservação de espaços de natureza dentro da cidade. Uma vez tornados acessíveis e confortáveis ao uso da população, essas continuidades passam a fazer parte do cotidiano das pessoas, permitindo a fruição da natureza e provocando o bem-estar, o que denota o valor social desse tipo de projeto. Seu valor econômico também não deve ser menosprezado, afinal, a carência de espaços vegetados de qualidade distribuídos de maneira equitativa nas cidades, implica no aumento do valor do solo nas áreas de entorno a cada vez que esse tipo de espaço é implementado.

No caso do Recife, a arte da composição dos espaços livres públicos se iniciou desde o século XVII no período holandês, pela composição do Parque de Friburgo, a arborização de

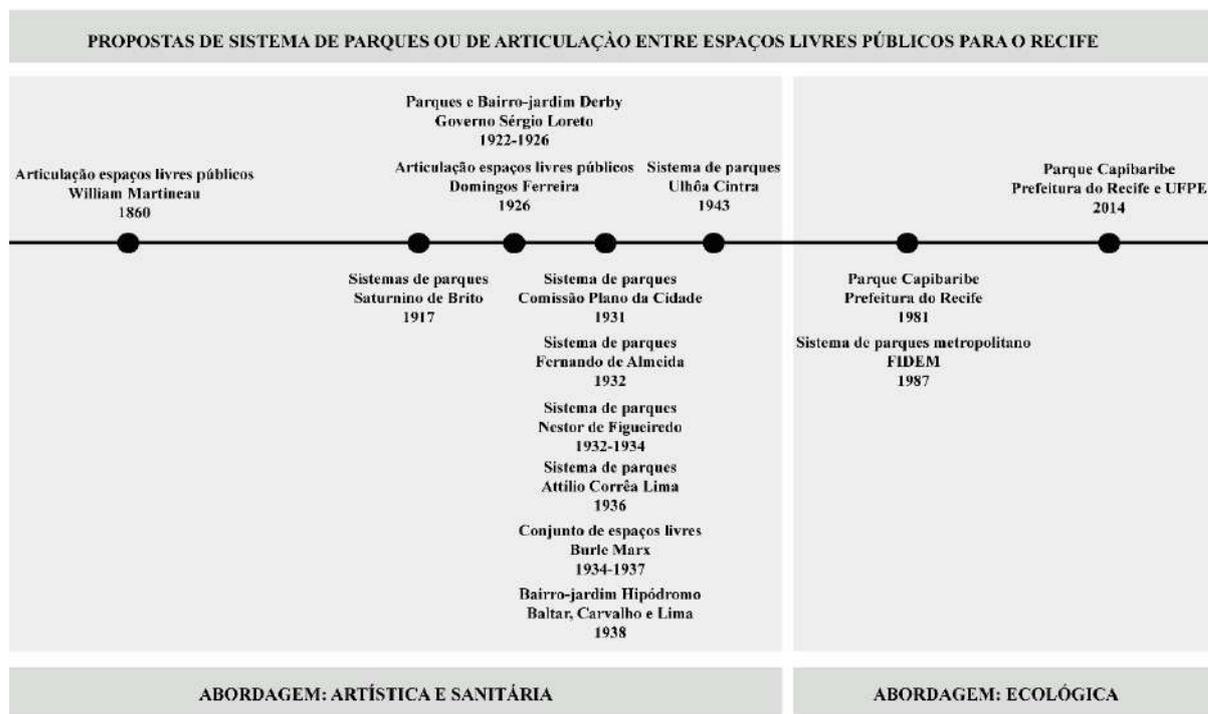
ruas, a criação de pontes e cais, a concepção de praças e o desenho de canais. Nessas primeiras iniciativas é possível perceber que as águas eram consideradas componentes essenciais à compreensão da imagem da cidade, e mais tarde foram paulatinamente esquecidas. No que concerne a intenção de articular os espaços livres públicos, o plano de Martineau em 1860 é considerado pioneiro e investe na integração por meio da composição de vias arborizadas, da criação de um canal margeando um extenso passeio público, do tratamento paisagístico dos cais e da criação de pontes.

As estratégias adotadas por Martineau na escala do bairro, são ampliadas para a escala da cidade nas propostas de sistemas de parques previstas nos planos dos urbanistas e engenheiros que idealizaram a expansão da cidade do Recife na primeira metade do século XX. Nesses projetos, **avenidas-parques** ou *parkways*, **avenidas-canais**, **parques**, **praças**, **bosques** e **jardins** foram formulados de maneira a traçar um **sistema de parques** que por vezes conserva e remodela espaços livres públicos existentes, e em outros momentos, indica a criação de espaços que demoraram anos para serem realizados ou que nunca vieram a ser construídos.

Talvez seja justamente por nunca terem sido completamente consolidados, que os sistemas de parques insistem em retornar ao debate do planejamento urbano do Recife. O Sistema de Parques Metropolitanos da FIDEM de 1987 e o Projeto Parque Capibaribe de 1981 apontam argumentos sob o ponto de vista ecológico, que os diferem da abordagem artística e sanitária característica dos planos anteriores. Na proposta mais recente, o projeto Parque Capibaribe de 2014, as estratégias de mobilidade em defesa do pedestre, do uso da bicicleta e do transporte fluvial apontam sua adequação ao paradigma atual da sustentabilidade. O manejo dos componentes naturais também indica mudanças, enquanto que os planos do início do século XX são marcados por soluções de canalização e retificação de rios, as propostas contemporâneas estão investindo na renaturalização dos corpos d'água em função de seus processos ecossistêmicos.

É intrigante verificar que a proposição de sistema de parques para o tecido urbano do Recife é uma intenção que atravessou diversos contextos de planejamento (figura 22). Essa variação de circunstâncias políticas, econômicas e culturais, que implica na adoção de determinados parâmetros estéticos, provocou a formulação de diferentes propostas de projeto de paisagem, ainda que os elementos morfológicos (ruas arborizadas, canais, praças, jardins, parques, etc.) fossem idênticos.

Figura 22 - Esquema com linha do tempo e argumentos dos planos elaborados com propostas de sistemas de parques ou articulações de espaços livres públicos para o Recife.



Fonte: Autora.

De maneira geral, o fio condutor que equipara as propostas do século passado com as formulações recentes é a necessidade de aproveitar os espaços vegetados potenciais para articular continuidades capazes de distribuir de maneira equilibrada no tecido urbano os espaços livres públicos de lazer. Ainda hoje, a implementação de espaços com componentes naturais na cidade é apontada como estratégia projetual capaz de fortalecer a sociabilidade e proporcionar o sentimento de pertencimento. No Recife, face à carência de espaços livres públicos, à distribuição desigual, problemas de projeto e à falta de articulação, o sistema de parques surge como alternativa capaz de potencializar e recosturar a posição privilegiada das águas e da vegetação na história da cidade.

3 A TEORIA: PROJETO DE PAISAGEM DE SISTEMA DE PARQUES

Na compreensão do filósofo Jean-Marc Besse (2014, p. 56), o projeto de paisagem surge de um olhar questionador frente à realidade dos lugares, de uma visão crítica e ativa, que se funda na compreensão e reinvenção dessa realidade. Para Besse (2014, p. 61) o processo projetual é desenvolvido a partir de duas ações: de um lado, o testemunho do existente, pondo-o em imagem e representando-o, numa ação de “projeção”, de outro lado, a imaginação de uma imagem possível, a modificação do real a partir de uma ação de “projetação”.

Nesse duplo movimento, a preocupação do paisagista é a imaginação de formas e composições que podem vir a ser concretizadas no espaço, de modo a estimular novas experiências de paisagem para os habitantes. A reflexão em torno dessa experiência é direcionada, de acordo com Besse (2014, p. 57), por algumas problemáticas que são caras ao paisagista, definidas pelo filósofo como: meio ambiente natural, solo e território. O “meio ambiente natural” faz referência a relação entre as pessoas e os lugares considerando a dimensão ecológica; o “solo” diz respeito às marcas e sedimentações que identificam as particularidades de um sítio, em termos materiais e simbólicos; e o “território” remete à ideia de contexto e à teia de relações espaciais, funcionais e temporais que envolvem um sítio.

A matriz teórica colocada pelo filósofo para compreender o projeto de paisagem é o eixo orientador deste capítulo que tem como objetivo discutir o projeto de sistema de parques, tendo em vista suas formulações nos séculos XIX e XX, no campo do paisagismo e do urbanismo. Inicialmente discutimos o projeto de paisagem, destacando a atuação do norte-americano Frederick Law Olmsted como fundador da Arquitetura da Paisagem. Posteriormente interpretamos as propostas de sistema de parques elaboradas por Olmsted à luz das problemáticas do projeto de paisagem colocadas por Besse (2014). Ao final do capítulo, buscamos analisar como as propostas de sistema de parques ou de articulação de espaços livres públicos são elaboradas em modelos de planos urbanísticos modernos a partir do olhar de arquitetos, urbanistas e engenheiros.

3.1 O projeto de paisagem

O projeto de paisagem tem como objetivo a investigação e a imaginação de lugares habitados. No texto *Le paysage, espace sensible, espace public* Besse (2010, p. 268) chama a atenção para o fato de que a água, o ar, a luz e a terra são aspectos materiais do mundo experienciados pelos cinco sentidos do corpo, tendo repercussão no sentimento e na emoção. A partir dessa colocação Besse (2010, p. 271) destaca o paisagista como o profissional preocupado com o favorecimento de uma experiência sensível de paisagem, capaz de impulsionar o encontro com os componentes naturais, com a cidade e seus elementos construídos e também com as outras pessoas.

Para Besse (2014, p. 59), os paisagistas são convidados a intervir em espaços públicos caracterizados como bordas, limites ou intervalos, espaços de encontro, onde estão em jogo as relações entre o urbano e o não urbano, o edificado e o não edificado, o fechado e o aberto, o humano e o natural. Nesse sentido, o objeto do projeto de paisagem não é o edifício e suas estruturas internas, mas as relações que este edifício mantém com seu contexto de maneira mais ampla. De acordo com Besse (2014, p. 59-60), o termo “contexto” remete a ideia de “tecer com” e a tecedura de relações é determinante para explicar a ação do paisagista.

A elaboração projetual, conforme o paisagista Corajoud (2011, p. 217), envolve a capacidade de isolar e integrar, oscilando do todo para as partes e das partes para o todo, na tentativa de investigar a paisagem a partir de indícios, “indícios que nos indicam o que ela é, o que ela era e o que ela se pode tornar”. A captura de tais indícios, segundo Corajoud (2011, p. 217), surge de uma tendência do ser humano em “estabelecer descontinuidades que fazem sobressair as coisas”:

Ao olhar para a imagem de uma paisagem típica do litoral da Guiana, interessei-me por essa faixa de vegetação que cobre o solo de um verde mais claro. [...] Esta presença singular, fortemente irrigada de sentido, porque se extravasa, torna-se a figura que me introduz na paisagem global. Esta simples faixa mais clara fala-me acerca da topografia, da qual desenha uma de suas nervuras; fala-me acerca do substrato, do solo, enfim, de todas as condições que lhe permitem ser mais clara, portanto singular e, no entanto, parte integrante dessa paisagem! Ainda que esse diapositivo seja uma percepção empobrecida, ele presta-se a explorações infinitas e eu poderia, sem muitos erros, fazer a maquete em volume desse sítio, pois tenho a ocasião de retirar da imagem elementos singulares que, de certo modo, se explicam e explicam o todo. Na verdade, posso estabelecer as relações que os ligam e fundar essa imagem num meio articulado. (CORAJOUD, 2011, p. 216-217)

A partir de tais colocações, podemos dizer que durante o processo projetual as operações de abstração que levam o paisagista a recortar e articular entidades de determinada realidade, se dão por meio de um pensamento sistêmico. Segundo o filósofo e sociólogo Edgar Morin

(2008, p. 134), o conceito de sistema faz referência a uma unidade complexa formada por elementos inter-relacionados. Conforme o autor, para o pensamento sistêmico importa a ideia de inter-relação, que remete aos tipos e formas de ligação entre os elementos e o todo e a ideia de organização, que remete à disposição das partes dentro do todo.

Nesse sentido, o sistema é uma construção mental fruto das “interações entre um observador/conceituador e o universo fenomenal”, em que o sujeito representa e concebe unidades complexas, apontando as inter-relações e a organização que liga, mantém e transforma o sistema (MORIN, 2008, p. 186-187). De acordo com Morin (2008, p. 176) “Sempre há, portanto, na extração, no isolamento, na definição de um sistema, algo de incerto ou arbitrário: sempre há decisão e escolha, o que introduz no conceito de sistema a categoria do sujeito”.

Em se tratando do projeto de paisagem, podemos compreender que o esforço de representação e imaginação de uma realidade espacial acaba por levar a delimitação de um sistema ou uma unidade conformada por elementos de interesse para o paisagista. No texto *Filosofia da paisagem*, Simmel (2011, p. 43-44), discute como o olhar do artista sobre a natureza e o surgimento da pintura de paisagem contribuíram para “recortar a paisagem da natureza”, desfazendo os laços que caracterizam a unidade natureza, de modo a individualizar entidades e formas autônomas. Segundo o filósofo, a paisagem surge da seleção e recomposição em que o artista transforma uma série de elementos justapostos, num conjunto coerente através de um “conceito unificador” (SIMMEL, 2011, p. 44).

É justamente isso que o artista faz – partindo do fluxo caótico e da infinitude do mundo imediatamente dado, delimita uma porção, capta-a e enforma-a como uma unidade que encontra agora o seu sentido nela mesma, e corta os fios que a ligam ao mundo para voltar à ligá-los ao seu centro próprio”. (SIMMEL, 2011, p. 45)

Podemos fazer um paralelo entre a pintura de paisagem e o projeto de paisagem, entendendo este também como uma operação de seleção e recomposição de componentes da natureza, em que cada árvore, flor, pedra ou água ganha novo sentido através da composição do paisagista. É essa compreensão que faz com que o paisagista Roberto Burle Marx considere o jardim como obra de arte, natureza organizada pelo ser humano para o ser humano. Essa colocação nos leva a retomar o objetivo principal do projeto de paisagem, que é motivar uma experiência sensível de paisagem, ou seja, se trata de modificar o modo de vida coletiva através da composição de jardins, parques, praças e outros espaços livres públicos.

Foi justamente esse objetivo que impulsionou o surgimento da “Arquitetura da Paisagem” termo cunhado por volta de 1863¹⁵ pelo norte-americano Frederick Law Olmsted¹⁶ (1822-1903). De acordo com Schenk (2008, p. 91), Olmsted foi um visionário do século XIX que estabeleceu as bases do campo disciplinar que projeta e estuda a paisagem.

O olhar de Olmsted sobre a natureza e a arte foi sendo desenvolvido ao longo de toda sua vida, influenciado pelas viagens e passeios com seu pai, com o ofício de fazendeiro e jornalista, mergulhado em leituras e escritas relacionadas à jardinagem, à botânica, à saúde e à engenharia sanitária. Sua trajetória contribuiu para a construção de um pensamento humanista, atento para a função social dos espaços vegetados no contexto da cidade industrial. Inspirado pelos parques ingleses, Olmsted contribuiu para a inserção de diversos parques urbanos em cidades dos Estados Unidos, dentre eles, um dos mais emblemáticos foi o Central Park em New York.

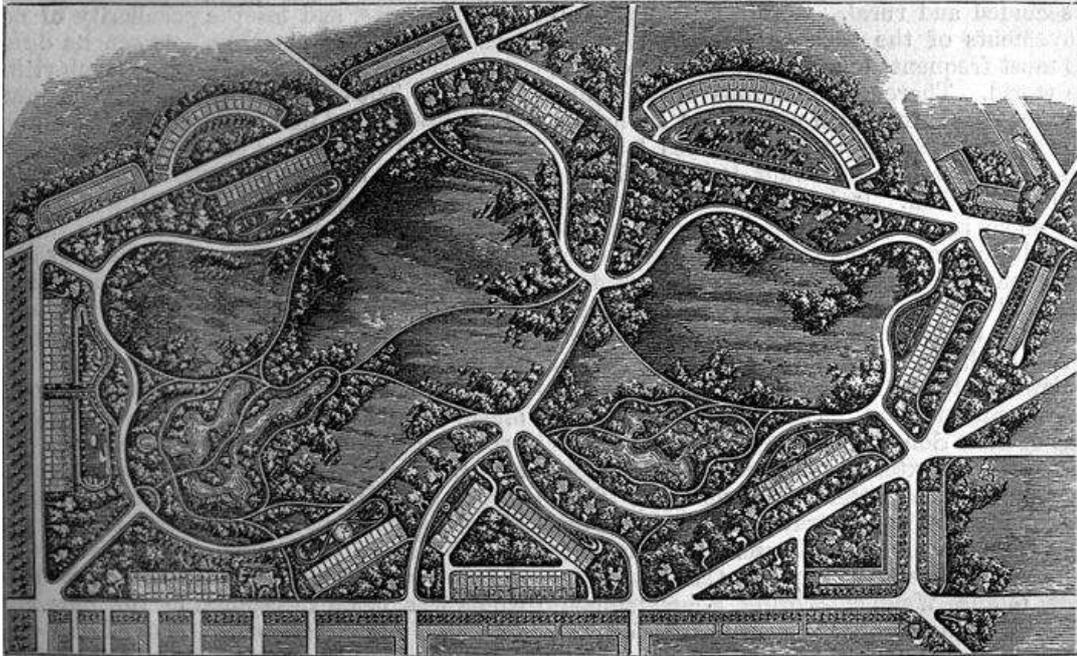
Em 1850, numa viagem à Inglaterra, Olmsted ficou encantado com o Birkenhead Park (figura 23) projetado por Joseph Paxton¹⁷. De acordo com Laurie (1983, p. 96-97), após um surto de cólera, o parlamento inglês havia definido decretos entre 1833 e 1843 para investir na criação de sistemas de esgoto, saneamento e parques públicos em todas as cidades inglesas. Birkenhead foi primeiro município a investir na criação dos parques através dos impostos arrecadados. Conforme Laurie (1983, p. 98), o parque foi criado com uma composição naturalista, com caminhos curvos serpenteando bosques e viveiros de peixes, extensos gramados para jogos ao ar livre e elevações artificiais de modo a conformar colinas, desenhando uma paisagem ondulante.

¹⁵ Antes deste período o termo “jardineiro da paisagem” era utilizado para descrever profissionais como Humphry Repton, cujos esboços e sugestões sobre a prática e a teoria da jardinagem foram publicados em 1795 e 1803.

¹⁶ Olmsted nasceu no ano de 1822 em Connecticut, nos Estados Unidos da América e na infância, desfrutava de longos passeios e viagens com o pai, que era comerciante e amante da natureza. De acordo com Beveridge (2000b), suas primeiras lições sobre a paisagem foram regadas as leituras de viajantes, jardineiros e teóricos da arte, tendo destaque “An Essay on the Picturesque”, de Uvedale Price, publicado em 1794 e “Remarks on Forest Scenery & other woodland views” por William Gilpin, publicado em 1790. No início de sua vida adulta, Olmsted realizou uma série de atividades profissionais, foi comerciante, fazendeiro e na década de 1850 se dedicou principalmente a escrita de livros e ao cargo de editor chefe na Putnam’s Montly Magazine, um importante jornal de literatura e política. Acredita-se que as composições literárias permitiram a Olmsted estabelecer relações com pessoas influentes que contribuíram para sua indicação à posição de superintendente do Central Park em New York no ano de 1857. Segundo Beveridge (2000b), neste mesmo ano, ele ganhou o concurso do projeto do Central Park juntamente com o arquiteto Calvert Vaux. Para mais informações ler Schuyler (1986) e Rybczynski (1999).

¹⁷ Joseph Paxton foi um naturalista, jardineiro e arquiteto autodidata que ficou reconhecido após ter projetado o Palácio de Cristal para a Grande Exposição de Londres em 1851.

Figura 23 - Parque Birkenhead de Joseph Paxton.



Fonte: <http://jardinshistoricosbrasil.com/2015/07/birkenhead-park-e-o-parque-publico.html>. Acesso: 16/07/19

Joseph Paxton realizou o projeto de modo a compor o parque articulado à lotes para habitações e edifícios públicos, viabilizando a valorização do solo no entorno do espaço livre público. Segundo Bartalini (1999, p. 8), ao criar o Birkenhead Park, Paxton definiu um modelo de parque social oitocentista, que seguia preocupações de ordem paisagística, botânica e funcional, ideias que causaram impacto na visão de Olmsted sobre a necessidade de criação desse tipo de espaço livre público nos Estados Unidos.

De acordo com Schuyler (1986, p. 64), os viajantes norte-americanos que descobriam a beleza dos parques europeus, se deparavam com o fato de que ainda que os governos do velho mundo fossem monarquias, eles estavam avançando no sentido de transformar os parques de realeza em espaços recreativos públicos, passíveis de serem utilizados por toda a população. De certa forma, os parques urbanos auxiliavam a criar uma ordem social democrática, que a república norte-americana ainda não havia conseguido oferecer a sua população. O renomado jardineiro da paisagem Andrew Jackson Downing¹⁸, segundo Schuyler (1986, p. 65), afirmava

¹⁸ Andrew Jackson Downing (1815-1852) foi um jardineiro da paisagem norte-americano, horticultor e escritor, ocupou o cargo de editor da revista *The Horticulturist*. Ele foi um grande defensor dos parques públicos e os entendia como um fragmento da paisagem rural capaz de civilizar as pessoas e melhorar seu caráter através do gosto pela beleza do campo. Conforme Schuyler (1986, p. 74), os escritos de Downing tinham como base ideais reformistas, e dispunham sobre aspectos sanitários, cênicos e sobre a recreação pública. Para o historiador, ele foi o primeiro e mais articulado porta-voz da teoria emergente do parque urbano no século XIX na América do Norte.

que os republicanos estavam em dívida, era preciso criar estes espaços repletos de componentes naturais dentro da cidade, para enfatizar o espírito fraterno na vida social.

Nos anos seguintes à viagem na Inglaterra, Olmsted se dedicou a pesquisa e a escrita, publicou o livro *Walks and Talks of an American Farmer in England* e passou a partilhar das opiniões de Downing a respeito da necessidade de resguardar terras para a criação de um grande parque na cidade de New York. Sua admiração pelo jardineiro da paisagem ficou marcada em 1852, pela publicação do segundo volume do livro dedicado à Downing na ocasião de seu falecimento naquele mesmo ano. Entre 1852 e 1857 Olmsted investiu no trabalho como jornalista, realizando pesquisas sobre as condições sociais, econômicas e culturais do sul dos Estados Unidos, refletindo sobretudo sobre a escravidão.

De acordo com Schenk (2008, p. 101), “As viagens para o sul desencantaram-no definitivamente da vida rural”, e é justamente num período de mudança, entre os sucessos e fracassos como fazendeiro e jornalista, que Olmsted consegue cartas de recomendação para o cargo de superintendente do Central Park. Como superintendente, em 1858, Olmsted recebe o convite do antigo sócio de Downing, o arquiteto Calvert Vaux¹⁹, para desenvolver uma proposta para o concurso do projeto do Central Park.

Nas palavras de Schenk (2008, p. 102-103), “A argumentação de Olmsted procura firmar o parque além da moda, dentro do território da necessidade, da natural necessidade; ao mesmo tempo defende ser essa necessidade algo que cabe ao poder municipal suprir”. O pioneirismo inglês e a força do Movimento dos Parques Públicos²⁰, inspiração para Olmsted, revelavam o caráter social do parque, espaço que não estava mais circunscrito à vida da elite, mas que deveria ser implementado pelo governo para usufruto de toda a população. O parque público era visto como componente necessário à vida nas cidades, como um espaço capaz de gerar bem-estar e saúde para as pessoas.

A produção capitalista, como aponta Bartalini (1999, p. 2-5), estabeleceu um ritmo de trabalho que criou uma forte cisão entre o tempo de trabalho e o tempo de descanso. Segundo o autor, os trabalhadores lutaram para instituir o tempo de descanso, e os parques públicos, além dos clubes, passaram a simbolizar os espaços de lazer onde era possível afastar do pensamento

¹⁹ Calvert Vaux (1824-1895) foi um arquiteto inglês, conforme Schuyler (1986, p. 83), ele imigrou para os Estados Unidos no outono de 1850, quando aceitou a oferta de Downing para formar uma sociedade. Depois da morte de Downing em 1852, Vaux continuou a expandir sua prática arquitetural, como seu mentor, se tornou um defensor das artes.

²⁰ O Movimento dos Parques Públicos contribuiu para que a provisão e a manutenção de parques públicos se tornassem questões de planejamento urbano sobre o controle do governo local na Inglaterra por volta da década de 1840, tendo destaque a atuação de Humphry Repton e John Claudius Loudon.

as desgastantes condições de trabalho e moradia nas cidades. Na visão dos industriais e do poder público, o usufruto dos parques pelos trabalhadores poderia gerar aumento da produtividade, além disso, através dos parques, era possível promover os valores e práticas das elites, relacionados à higiene e à moral, além de controlar os comportamentos do proletariado por meio de atividades reguladas.

Os parques urbanos eram parte essencial de um programa reformista que tinha como objetivo promover a educação e o refinamento do gosto para toda a população. Por esta razão, segundo Schuyler (1986, p. 66), o parque passou a ser visto como um “símbolo urbano”, um “ponto pastoral no ambiente urbano”, que delineava curvas referenciadas na natureza em contraste direto com as linhas retas e os rígidos ângulos da grelha urbana. O projeto de Olmsted e Vaux para o Central Park, denominado *Greensward*, tinha uma composição decididamente naturalista, que conforme Eisenman (2013, p. 290), se diferenciava das outras trinta e duas submissões para o concurso que destacavam elementos formais como estátuas e fontes (figura 24).

Figura 24 - Projeto do Greensward de Olmsted e Vaux.



Fonte: <http://www.olmsted.org/research/olmsted-archives>. Acesso: 16/07/19

Schenk (2008, p. 104) chama atenção para o fato de que o projeto foi elaborado por meio de um trabalho de arte e técnica que trazia “beleza a um território sabidamente desprovido de belezas naturais marcantes”, segundo a pesquisadora, “eles conquistavam essa beleza através de refinadas técnicas, ajustando todo o trabalho ao resto da cidade, numa congruência até então nunca esboçada”. De acordo com Eisenman (2013, p. 292), o sítio era pantanoso, cheio de arbustos e detritos e ainda contava com grande número de animais, como cabras e porcos. Foi necessário investir na drenagem, construir estradas e passeios, plantar e cortar árvores e arbustos, escavar tanques artificiais e criar colinas para que o parque adquirisse as feições imaginadas.

A criação dos cenários naturalistas deveria subordinar as outras decisões projetuais, como mostra a solução adotada por Olmsted e Vaux para o sistema viário do parque. Tendo como base a previsão de expansão da cidade e a transformação das quatro vias transversais ao parque em rotas de intenso tráfego, os idealizadores decidiram por criá-las em um nível mais baixo do que a superfície do parque, de modo a evitar sua divisão em 5 seções de pequena dimensão. Conforme Medeiros (2014, p. 144), os projetistas recomendaram a inserção de cercas e o plantio de árvores e arbustos ao longo das vias para encobrir a diferença de nível. Schuyler (1986, p. 88) aponta que o plano *Greensward* foi o único submetido a apresentar essa solução, que ao final permitiu maior integração visual em todo parque.

Conforme Schuyler (1986, p. 88), Olmsted e Vaux propuseram criar nos limites do parque, uma borda arborizada com árvores robustas de modo a bloquear a vista dos edifícios que eventualmente iriam ser construídos no entorno. O projeto do parque foi idealizado de modo a dividir o sítio em duas porções com tratamentos paisagísticos distintos. Uma parte (à direita da figura 24) tem destaque pela presença de um grande reservatório com bordas sinuosas, enquanto a outra (à esquerda da figura 24) abriga o *playground*, o *parade ground*, a promenade *The Mall* e *The Lake*. Do conjunto a promenade *The Mall* se destaca como uma grande área de passeio em linha diagonal, ampla e sombreada por fileiras de árvores, que compõe o eixo que visualiza a *Vista Rock*²¹. Tal vista enquadra uma área acidentada rochosa composta em contraste com as águas do *The Lake*. O plano também previu a implantação de um *Arboretum* de árvores americanas, que seria uma coleção de espécies para retratar, segundo Schenk (2008, p. 108), “o orgulho da diversidade da flora do território americano”.

Conforme Andrade (2010, p. 106), a atuação de Olmsted estava baseada em ideais progressistas, que enxergavam na aplicação da ciência e da técnica aliada à natureza, uma solução para a miséria e a falta de solidariedade da comunidade americana. Segundo Peterson (1996, p. 47), Olmsted e seus pares tinham uma concepção de longo alcance sobre interesse público, uma vontade de concentrar autoridade pública e devoção as ideias de ordem e racionalidade. Parte da visão de Olmsted foi realizada através de seus projetos de paisagem. O Central Park de New York (figuras 25 e 26), por exemplo, se tornou um marco no planejamento urbano, de acordo com Oliveira (2008, p. 70), a partir desse momento o parque passou a fazer parte dos debates sobre as formas de intervenção nas cidades dos EUA.

²¹ De acordo com Schenk (2008, p. 108), a composição singular da *Vista Rock* fazia referência as paisagens selvagens da cordilheira de Adirondacks ou das White Mountains de New Hampshire.

Figura 25 - Vista do Central Park na atualidade.



Fonte: <https://www.tripsavvy.com/nyc-skyline-views-from-rockefeller-center-4123611>. Acesso: 16/07/19

Figura 26 - Vista de uma rua que atravessa o Central Park na atualidade.



Fonte: <https://hiveminer.com/Tags/forsythia%2Cstone>. Acesso: 16/07/19

No século XIX, segundo Oliveira (2008, p. 70), as utopias comunitárias e o ideário reformista colaboram para formular na cultura estadunidense o entendimento da natureza como um símbolo de harmonia, um modelo para a vida urbana. Para o autor, “natureza se instaura como instrumento urbanístico” que perpassa diversos movimentos norte-americanos como: *Rural Cemeteries*, *Park Movement*, *Conservation Movement* e *Play Movement* (OLIVEIRA, 2008, p. 70-71).

De acordo com Andrade (2010, p. 106), nos Estados Unidos o parque foi tomado como um componente que deveria ser construído na cidade “como elemento orgânico e de organização” de modo a “preceder e orientar as ações especulativas da iniciativa privada”. Nesse sentido, as contribuições de Olmsted sobre o projeto de parque se tornaram ainda mais relevantes quando ele desenvolveu junto à Vaux, uma abordagem de projeto de paisagem de

escala mais abrangente, articulada à toda a cidade, o sistema de parques. Conforme Eisenman (2013, p. 298-299), Olmsted enxergava o sistema fisicamente interligado de espaços e corredores com vegetação como uma estrutura “essencial para moldar a expansão urbana ao longo do tempo e do espaço”.

Ainda que seus princípios e teorias tenham sido elaborados num contexto específico da história das cidades, é possível identificar a sensibilidade de Olmsted para questões que ainda hoje se configuram como centrais para a discussão do planejamento urbano e sobretudo do projeto de paisagem, como apontam Schenk (2008) e Eisenman (2013). Podemos estabelecer relações entre os princípios e teorias de Olmsted que consolidaram a base do campo profissional da Arquitetura da Paisagem e as problemáticas apontadas por Besse na contemporaneidade para discutir o projeto de paisagem.

3.2 O projeto de sistema de parques entre o meio ambiente natural, o solo e o território

Pela compreensão teórica de Besse (2014, p. 58), o paisagista elabora o projeto de paisagem a partir de uma reflexão preocupada com três problemáticas principais: o meio ambiente natural, o solo e o território. Durante o fazer projetual essas três orientações auxiliam o pensamento do paisagista de maneira complementar, intrincada e simultânea. Na pesquisa, considerando o interesse de articular a teoria com as formulações projetuais, optamos por segmentar cada uma das problemáticas discutindo-as a partir das propostas de sistemas de parques elaboradas por Olmsted.

Sendo assim, ainda que cada projeto possa ser considerado fruto de um pensamento articulado pelas três problemáticas, interpretamos que cada um deles poderia ser explanado a partir de uma temática que se manifestava de maneira mais expressiva nas soluções adotadas. Recorremos então a discussão do “meio ambiente natural” a partir dos projetos de sistema de parques de Brooklyn e de Buffalo; ao debate sobre o “solo” por meio do projeto de sistema de parques metropolitano de Boston; e a reflexão sobre o território a partir das propostas para a comunidade Riverside e para a cidade de Chicago.

3.2.1 Meio ambiente natural

A problemática do “meio ambiente natural” diz respeito a preocupação com as questões ecológicas e ambientais. Conforme Besse (2014, p. 58-59), o projeto de paisagem tem como

foco a imaginação de soluções que permitam o encontro das pessoas e com a natureza. O filósofo compreende a cidade como um meio natural híbrido, em que a natureza está presente sob a forma de parques, praças, jardins, e preocupações com a qualidade das águas e do ar, por exemplo.

Portanto, no projeto de paisagem, o paisagista investe na superação da visão dualista entre ser humano e natureza, para partir de um olhar que entende a paisagem através das relações entre o cultural e o natural (BESSE, 2014, p. 41-42). Segundo Besse (2014, p. 41-42), “A paisagem é ao mesmo tempo, e essencialmente, totalmente natural e totalmente cultural. É o elemento onde a humanidade se naturaliza e onde a natureza se humaniza (e simboliza)”.

Para a paisagista Spirn (1995, p. 20-21) a natureza é como uma “força essencial” presente no “ar que nós respiramos, no solo que pisamos, na água que bebemos e expelimos e nos organismos com os quais dividimos nosso habitat”. De acordo com Spirn (1995, p. 271), o paisagista precisa considerar que as soluções de projeto podem “afetar a qualidade do ar e das águas, prevenir ou mitigar os riscos naturais, recuperar as áreas degradadas, conservar energia e recursos naturais”, provocando impactos diretos na saúde e no bem-estar dos habitantes.

Segundo Spirn (1995, p. 268), o arquiteto paisagista Frederick Law Olmsted defendia a criação dos parques públicos, não apenas como espaços de lazer para a população urbana, mas também como forma de “preservar os recursos naturais, propiciar o controle das enchentes, proteger os córregos, rios e lagos contra a poluição e proporcionar um espaço agradável para passeio e moradia”. Olmsted organizou ao longo de sua carreira um conjunto de formulações sobre o paisagismo, que de acordo com Medeiros (2014, p. 110), apesar de serem nas condições atuais mais próximos de um postulado, eram na época colocados pelo próprio arquiteto paisagista como uma teoria.

No texto *Public Parks and the Enlargement of Towns*, originalmente apresentado como discurso para a *American Social Science Association* em Boston em 1870, Olmsted apresenta as bases da sua teoria ao destacar os efeitos negativos da aglomeração e do crescimento das cidades no século XIX. De acordo com Olmsted (1870, p. 20-21), a criação de espaços abertos vegetados seria capaz de induzir as pessoas a escapar dos espaços confinados do trabalho, usufruir do ar purificado pelas árvores e ficar sob a luz do sol, como uma oportunidade para fugir de condições de vigilância, cautela e conflitos entre as pessoas. Sua teoria, intitulada *Teoria do Ambiente Restaurador*²², tinha por objetivo acentuar a capacidade dos cenários

²² Segundo Beveridge (2000b), o desenvolvimento da Teoria do Ambiente Restaurador tem relação com as influências dos escritos do médico suíço do século XVIII Johann Georg Von Zimmermann, que realizou pesquisas para investigar a capacidade da natureza de curar os distúrbios da mente. Assim como contou com a

naturalistas de produzir efeitos inconscientes na mente das pessoas, de modo a causar melhoria da saúde física e mental através de um sentimento de prazer e bem-estar.

Para Olmsted, no parque, os “poderes curativos e efeitos psicológicos” da natureza seriam alcançados por meio de uma harmoniosa composição artística, agindo de modo civilizador.

Queremos um terreno ao qual as pessoas possam ir facilmente depois que o seu dia de trabalho acabou, e onde eles possam passear por uma hora, vendo, ouvindo e sentindo nada do alvoroço e da agitação das ruas, onde eles devem, na verdade, encontrar a cidade longe deles. Queremos o maior contraste possível com as ruas e as lojas e os espaços da cidade que serão consistentes com a conveniência e a preservação da boa ordem e da limpeza. Queremos, especialmente, o maior contraste possível com as condições de restrição e confinamento da cidade, aquelas condições que nos obrigam a caminhar discretamente, com atenção, com ressentimento, que nos compelem a olhar de perto os outros sem simpatia. Praticamente, o que mais queremos é simplesmente, amplitude, espaço aberto para um limpo relvado, com superfície suficiente e um número suficiente de árvores sobre ele para fornecer uma variedade de luz e sombra. Isto é o que queremos como um aspecto central. Queremos profundidade de bosques suficiente sobre ele, não só para conforto em clima quente, mas para fechar completamente a cidade de nossas paisagens. Estes são os elementos distintivos do que é propriamente chamado de parque.²³ (OLMSTED, 1870, p. 30-31)

A vida na metrópole moderna precisava ser harmonizada pela presença do parque urbano, que era ao mesmo tempo sua antítese e seu complemento. As formulações de Olmsted nos revelam que a sua preocupação com a criação de espaços vegetados na cidade estava intimamente vinculada ao debate sobre a qualidade de vida da população. É possível inferir que a direção do “meio ambiente natural” colocada por Besse é expressiva na *Teoria do Ambiente Restaurador*, e traz à tona uma reflexão que enxerga o bem-estar como fruto da dimensão artística e da dimensão utilitária dos cenários naturalistas. Beveridge (1986) aponta que os projetos de Olmsted revelam quatro princípios que traduzem esses aspectos artísticos e utilitários, são eles: *scenery* (cenário), *style* (estilo), *separation* (separação) e *service* (serviço).

Para Olmsted, o projeto do parque deveria ser marcado por um cenário naturalista de visuais complexas e indefinidas marcadas por um horizonte de contrastes de luz e sombra e pela

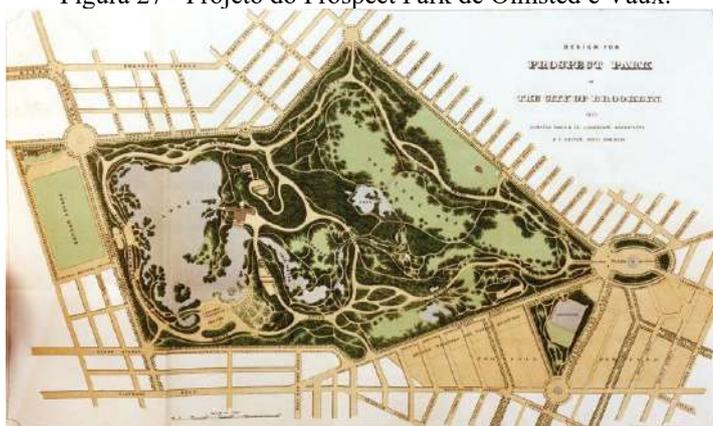
influência do teólogo congregacional Horace Bushnell do século XIX, que levou Olmsted a considerar a apreensão dos efeitos tranquilizadores da natureza de maneira inconsciente pelas pessoas.

²³ Tradução livre do autor do original em língua inglesa. We want a ground to which people may easily go after their day's work is done, and where they may stroll for an hour, seeing, hearing, and feeling nothing of the bustle and jar of the streets, where they shall, in effect, find the city put far away from them. We want the greatest possible contrast with the streets and the shops and the rooms of the town which will be consistent with convenience and the preservation of good order and neatness. We want, especially, the greatest possible contrast with the restraining and confining conditions of the town, those conditions which compel us to walk circumspectly, watchfully, jealously, which compel us to look closely upon the others without sympathy. Practically, what we most want is simply, broad, open space of clean greensward, with sufficient play of surface and a sufficient number of trees about it to supply a variety of light and shade. This we want as a central feature. We want depth of wood enough about it not only for comfort in hot weather, but to completely shut out the city from our landscapes. These are the distinguishing elements of what is properly called a park. (OLMSTED, 1870, p. 30-31)

grande riqueza vegetal, criado através de estilos específicos, o pastoral e o pinturesco²⁴. O pastoral buscava trazer paz para acalmar o espírito, portanto era estabelecido através de amplos espaços gramados, quebrados ocasionalmente por meio de bosques de árvores e corpos d'água. Enquanto o pinturesco buscava complementar o espaço através do contraste, introduzindo variedades de cores e texturas através da inserção de espécies vegetais autóctones e exóticas (BEVERIDGE, 2000b).

Estes princípios podem ser compreendidos a partir da proposta para o Prospect Park²⁵, que surgiu de um convite por volta de 1865, para configurar no Brooklyn um espaço semelhante ao Central Park de New York. O Prospect Park (figura 27) foi dividido em três partes, nomeadas: *The Green* (depois chamada de *Long Meadow*); *The Ravine*; e *The Lake*. Conforme Schuyler (1986, p. 122), o *Long Meadow* tinha estilo pastoral, com árvores isoladas ou agrupadas organicamente sombreando um amplo trecho gramado e algumas superfícies d'água. O *The Ravine* foi intensamente arborizado, de acordo com Schuyler (1986, p. 122), Olmsted e Vaux utilizaram o pinturesco como inspiração para compor formas e arranjos variados que remetiam a uma vista montanhosa. O *The Lake* era composto por um grande lago de formato sinuoso, utilizado para a pesca, passeios de barco no verão e para a patinação de gelo no inverno. Ao longo do lago foram locados os equipamentos construídos: o refeitório, o *Concert Grove*, além de abrigos e pontes.

Figura 27 - Projeto do Prospect Park de Olmsted e Vaux.



Fonte: <https://br.pinterest.com/pin/341218109241482978/?lp=true>. Acesso: 16/07/19

²⁴ O pinturesco, assim como os conceitos de belo e sublime, foi relevante para a arte de composição dos jardins e revelava o interesse de compor efeitos visuais marcados pela fluidez, curvas e contrastes que provocassem a emoção em quem contemplava o cenário naturalista. Segundo Oliveira (2008, p. 63), o pinturesco foi divulgado sobretudo pelas obras de William Gilpin e Uvedale Price no século XVIII, e se tornaram referências para a criação de projetos de parques urbanos, subúrbios e bairros industriais.

²⁵ Conforme Schuyler (1986, p. 124), o sítio original do Prospect Park apresentava um grande conjunto de árvores antigas, que juntamente com um solo de melhor qualidade promoveu um crescimento mais rápido da vegetação. Segundo o autor, esse aspecto contribuiu para um desenvolvimento mais maduro e refinado da visão naturalista idealizada por Olmsted, em comparação ao Central Park.

É possível perceber que a divisão de estilos estava associada a definição clara de formas e funções. O princípio *separation* (separação) anunciado por Beveridge (1986), aponta a atenção de Olmsted no sentido de evitar a mistura incongruente de estilos e funções conflitantes ou incompatíveis. Além disso, a composição dos cenários naturalistas por Olmsted tinha como finalidade sensibilizar as pessoas, por esta razão, Beveridge (1986) aponta o princípio *service* (serviço) destacando que para Olmsted, se os aspectos utilitários fossem negligenciados em detrimento da ornamentação, não haveria verdadeira arte.

Na época em que o Central Park foi construído, conforme Schuyler (1986, p. 126), a distância dele para as áreas mais populosas de Manhattan e a inadequação do sistema de transporte, dificultava o acesso ao parque, sobretudo dos pobres. Isso fez com que as oportunidades de recreação argumentadas por Olmsted e Vaux em defesa do projeto, não fossem alcançadas de imediato. Por esta razão, de acordo com Schuyler (1986, p. 125), as lições do Central Park revelaram para Olmsted e Vaux que um parque por si só não era capaz de redefinir e civilizar a cidade americana. Era preciso estudar a relação do parque com o restante do tecido urbano, sobretudo com o sistema viário e o sistema de transporte, numa perspectiva mais abrangente e sistêmica.

As primeiras formulações de Olmsted a respeito dos sistemas de parques foram realizadas, de acordo com Eisenman (2013, p. 296-297), a partir da proposta para o Prospect Park. Antecipando o iminente crescimento da metrópole, Olmsted e Vaux sugeriram a criação de articulações entre o parque e os bairros residenciais mais distantes por meio de *parkways* (ou avenidas-parque), rotas de conexão que funcionavam como extensões vegetadas.

A intenção do projeto de sistema de parques é ampliar o acesso aos benefícios dos parques pela população. A partir do uso de vias arborizadas mais pessoas sentiriam os efeitos e influências da natureza diariamente. Nos sistemas de parques, as *parkways* funcionariam como prolongamentos, irradiando a partir do parque e quando possível, se ramificando em outras ruas de caráter similar. Sobre estas vias, Olmsted colocava:

*[...] devem ser feitas de modo interessante por um processo de plantação e decoração, de modo que, necessariamente passando por elas, seja para ir ou sair do parque, ou para ir ou sair do trabalho, alguma vantagem recreativa substancial pode ser ganha incidentalmente.*²⁶ (OLMSTED, 1870, p 34)

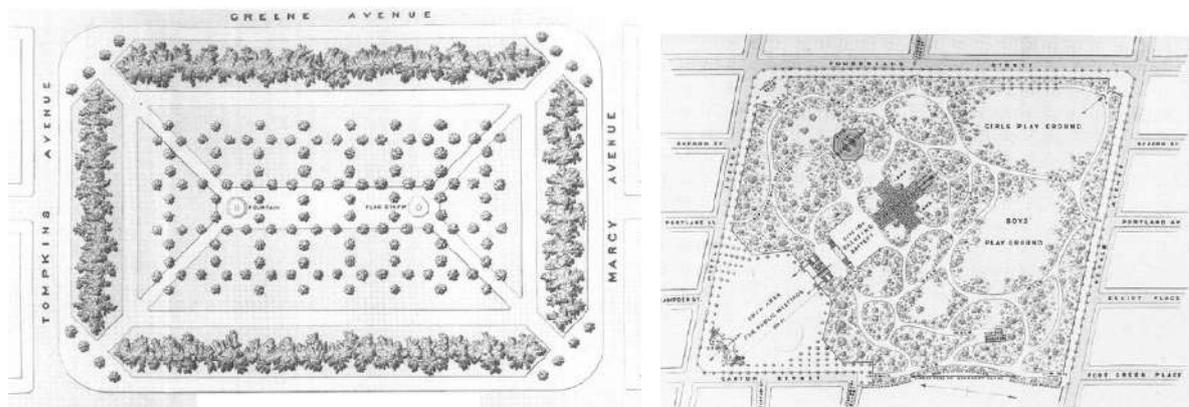
²⁶ Tradução livre do autor do original em língua inglesa. [...] they should be made interesting by a process of planting and decoration, so that in necessarily passing through them, whether in going to or from the park, or to and from business, some substancial recreative advantage may be incidentally gained. (OLMSTED, 1870, p 34)

As vias arborizadas seriam capazes de estimular atividades como caminhar, calvagar, recrear, repousar e encontrar pessoas. Para Schuyler (1986, p. 128), as *parkways* consistiram num novo estágio na história do planejamento das ruas, nos quais os requisitos sanitários, recreativos e domésticos de moradores da cidade distantes do parque poderiam ser alcançados. O parque, quando complementado por um sistema de rotas vegetadas, poderia ser mais compreendido não como um retiro distante na cidade, mas como um componente integral e estruturador do tecido urbano.

À época, a comissão do Prospect Park recebeu o encargo de administrar outros espaços públicos do Brooklyn, o que permitiu a possibilidade de concretizar algumas das ideias esboçadas por Olmsted e Vaux. No sistema proposto, o espaço livre público principal seria o **Prospect Park**, que estaria articulado por meio de *parkways* a parques menores, como o **Parade Ground**, o **Park Carrol**, o **Park Washington** e o **Park Tompkins** (figura 28) (SCHENK, 2008, p. 120). Conforme Schenk (2008, p. 120), o sistema deveria ter unidade em seu todo, ainda que cada um dos espaços livres públicos guardasse particularidades em seus projetos de modo a servir as demandas de diferentes grupos da população.

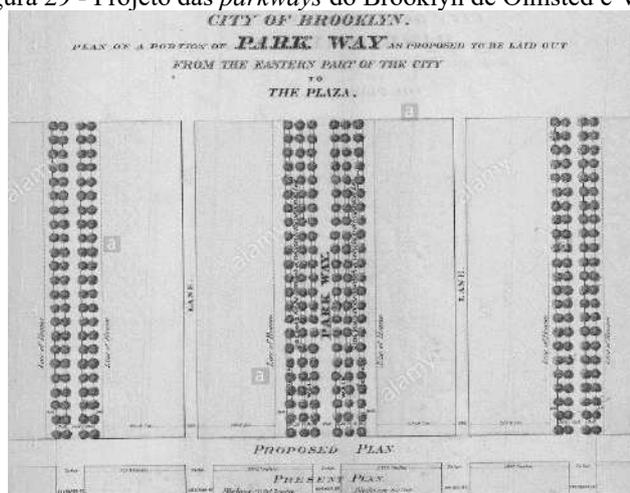
As *parkways* do Brooklyn (figura 29) foram propostas com 260 pés, aproximadamente 80 m, com um leito central, rotas de serviço laterais e passeios de pedestres, separados por gramados e seis fileiras de árvores. De acordo com Schuyler (1986, p. 128), esse arranjo promovia a divisão dos tipos de tráfego, além de contribuir para o aumento do valor dos lotes lindeiros às vias sombreadas.

Figura 28 - Parques do Sistema de parques do Brooklyn de Olmsted e Vaux, à esquerda o Park Tompkins de 1870 e à direita o Park Washington de 1867.



Fonte: Schenk, 2008.

Figura 29 - Projeto das *parkways* do Brooklyn de Olmsted e Vaux.



Fonte: <https://www.alamy.com/city-of-brooklyn-plan-of-a-portion-of-park-way-as-proposed-to-be-laid-out-from-the-eastern-part-of-the-city-to-the-plaza-english-a-rare-1868-example-vaux-olmsteads-preliminary-plan-for-eastern-parkway-brooklyn-this-may-well-be-the-first-published-plan-of-eastern-parkway-which-began-construction-about-2-years-after-this-initial-layout-was-published-according-to-the-new-york-city-department-of-parks-and-recreation-the-worlds-first-parkway-was-conceived-by-frederick-law-olmsted-and-calvert-vaux-in-1866-the-term-parkway-was-coined-by-these-designers-as-a-landscaped-road-built-expre-image188898283.html>. Acesso: 16/07/19

De acordo com Schenk (2008, p. 118), a associação do parque às vias arborizadas revela a preocupação de Olmsted em harmonizar o uso do parque ao ritmo da vida urbana. Para Schenk (2008, p. 119), “O parque proposto para o Brooklyn tem seu significado pleno gerado pelo vínculo que assume com a estrutura viária urbana, reorganizando-a através da criação desse sistema de *parkways*”. As *parkways* determinavam não somente a reestruturação do sistema de tráfego, como apontavam os eixos de crescimento da cidade.

Conforme Eisenman (2013, p. 297), devido a restrições financeiras, o sistema proposto não foi realizado, atualmente o Prospect Park e duas grandes *parkways*, a Ocean e a Eastern, representam o resultado parcial de uma visão mais ampla. De acordo com Schenk (2008, p. 116), a proposta desenvolvida por Olmsted para o Brooklyn apesar de ter sido descartada, contribuiu para a elaboração de uma estratégia de concepção e leitura da cidade que articulava “dados físicos e humanos, experiências diretas e mediadas, como a cartografia e os sentidos, projeções e cenários futuros”. Schenk (2008, p. 117) complementa:

Embora não haja frutos concretos, o cuidado com que cada um dos planos é elaborado para uma específica proposição, a ênfase em excluir o arbitrário, o ambíguo, o supérfluo, em especial a concentração em uma questão geral que subordina todo o resto e desenha os detalhes; bem como o grande mote da construção de uma cuidadosa congruência entre arquitetura e entorno, entre artifício, arte e natureza leva a atuação e postura que se tornam paradigmas da atividade profissional e posteriormente do campo disciplinar.

As elaborações iniciais a respeito das *parkways* e da conexão entre parques proposta para o Brooklyn inspiraram Olmsted e Vaux quando eles foram convidados em 1868 a projetar espaços para a cidade de Buffalo. De acordo com Eisenman (2013, p. 297), Olmsted e Vaux argumentaram que era necessário insistir na definição de um esquema mais amplo, no qual o parque seria considerado como o componente mais importante de um arranjo geral, amplamente providente e abrangente, para garantir a recreação e a saúde das pessoas.

Segundo Eisenman (2013, p. 297), Olmsted e Vaux propuseram a construção de três parques em sítios que apresentavam componentes naturais: **Front Park**, um local de cerca de 13 ha com vista para o rio Niagara e o lago Erie; **Parade Park**, um trecho com cerca de 22 ha ao leste da cidade; e **The Park** (atualmente **Delaware Park**), mais de 140 ha de terra ao norte em uma área pouco habitada. Conectando esses parques havia *parkways* que permitiam a configuração de uma continuidade vegetada entre o Front Park até o Parade Park (figura 30).

O principal componente do sistema era o The Park (figura 31), de acordo com Schuyler (1986, p. 130), na compreensão de Olmsted e Vaux o sítio original já tinha o caráter de parque, marcado por uma série de campos abertos com algumas árvores. O sítio era dividido em duas partes pela Avenida Delaware, que foi colocada abaixo do nível do parque, assim como no Central Park, para evitar a fragmentação visual. Na porção oeste do parque, os projetistas sugeriram represar o riacho Scajaquada na forma de um lago, que poderia ser utilizado para esportes de inverno. A porção leste era marcada por clareiras e áreas de bosque.

Figura 30 - Projeto do Sistema de Parques de Buffalo de Olmsted e Vaux.



Fonte: <https://www.pbs.org/wned/frederick-law-olmsted/learn-more/olmsteds-buffalo-park-system-and-its-stewards/>. Acesso: 16/07/19

Figura 31 - Projeto The Park (Delaware Park) de Olmsted e Vaux.



Fonte: <https://buffalonews.com/2016/10/02/strengthen-olmsteds-legacy-buffalos-rebirth-provides-incentive-for-parks-conservancy-to-adopt-lasting-improvements/>. Acesso: 16/07/19

De acordo com Schuyler (1986, p. 130-131), o Front Park oferecia vistas para o lago Erie e para o rio, sendo assim, os idealizadores compuseram o projeto para a realização de cerimônias institucionais e outras ocasiões cívicas. Foram criados *playground*, um saguão com carruagens, um anfiteatro e um largo terraço para eventos musicais. O sítio do Parede Park tinha características naturais excepcionais e estava próximo a áreas mais densas e populosas da cidade. Por esta razão, segundo Schuyler (1986, p. 131), ele foi modelado de maneira a abrigar diversas funções, com um nível separado para exposições militares, um bosque com equipamentos de jogos para crianças e o refeitório que poderia abrigar diversos eventos.

Para garantir um uso adequado dos parques, Olmsted elaborou o projeto de *parkways* para a cidade de Buffalo com cerca de 60m de largura e com fileiras de árvores projetadas para dar continuidade ao passeio dos habitantes. De acordo com Schuyler (1986, p. 131), essas ruas deveriam se assemelhar mais ao parque do que aos espaços construídos da cidade, apresentando passeios confortáveis, por vezes bancos e espaços de *playground* para uso das crianças.

Assim que a construção dos parques e *parkways* foi iniciada, Olmsted e Vaux foram chamados para projetar loteamentos no entorno (SCHUYLER, 1986, p. 131). Estava claro que a implementação de um sistema de parques era um instrumento para promover a valorização do solo e a reestruturação da forma urbana. Conforme Schuyler (1986, p. 133), a parceria entre Olmsted e a cidade de Buffalo permaneceu por 30 anos, neste período Olmsted e sua firma com Vaux foram responsáveis pelo projeto de outros parques e praças, incluindo a extensão do sistema de parques e *parkways* para a parte sul da cidade, um asilo e residências privadas.

Portanto, em Buffalo, Olmsted teve a oportunidade de projetar um sistema de parques e observar seu desenvolvimento e evolução de acordo com seus princípios de forma urbana.

Para Eisenman (2013, p. 297-298), tal sistema de parques resultou em uma rede complexa e refinada de parques, vias e espaços públicos com um grau de sofisticação antes desconhecido nos Estados Unidos, que ainda hoje diferencia a cidade de Buffalo. É possível perceber também um olhar atento a identificação de sítios de exuberância natural que devem ser protegidos ou potencializados, uma visão direcionada à conservação do existente que anuncia mais uma problemática do projeto de paisagem apontada por Besse (2014), o solo.

3.2.2 Solo

A problemática do “solo” representa a necessidade de levar em consideração a história do lugar, expressa através da materialidade, mas também por meio de componentes simbólicos, memórias, vivências e resistências que marcam determinado espaço (BESSE, 2014, p. 58). Conforme Corajoud (2002, p. 121), para projetar é preciso recorrer ao lugar em todos os sentidos, compreendendo sua identidade a partir dos aspectos naturais, do campo cultural e da história de ocupação sucessiva que deixou marcas, configurações e significados. A atenção do paisagista deve ser baseada em diferentes olhares, orientada para os dados formais e sensíveis, de modo a distinguir as influências, os significados, as referências e as práticas que se sobrepõem, se expressam e se modificam (CORAJOUD, 2002, p. 122).

De acordo com Besse (2014, p. 56), do olhar indagador do projetista surge a alternativa do projeto, uma possível ação sobre o mundo, que pretende potencializar algo que já está no lugar, mas que ninguém é capaz de ver. Significa dizer, que a paisagem não é vista como uma “página em branco” que pode receber intervenções fruto do simples desejo do projetista, ao contrário, deve ser considerada como base e inspiração projetual. Propor uma intervenção na paisagem envolve, como coloca Besse (2014, p. 62), a “atenção escrupulosa nos sinais daquilo que está a nossa frente e, mais ainda, se esforça em tecer ligações entre esses sinais e a captar neles como que uma forma, ou pelo menos o esboço de uma espécie de acabamento das coisas”.

Conforme a arquiteta e pesquisadora da paisagem Diedrich (2013, p. 96-97), esta visão que tem o existente e o passado como ponto de partida para o projeto é um componente diferencial no pensamento paisagístico. Visto que tradicionalmente o projeto está associado na concepção dominante da arquitetura, à criação de formas novas, fruto da adaptação do programa às ideias e intenções originais do autor. As colocações de Diedrich (2013, p. 97) vão de encontro

ao que aponta Besse (2014, p. 170) ao indicar que o projeto paisagístico no lugar de privilegiar a concepção de novidade, tem como foco a criação de novas percepções sobre o existente.

Para Diedrich (2013, p. 97) o projeto de paisagem pode ser visto como processo de “compromisso criativo com o lugar” no qual as intervenções podem variar de um impacto mínimo até a mudança completa. A preocupação com o solo revela a necessidade de enxergar o suporte, as incrições e marcas dos lugares para tornar aparentes e palpáveis suas riquezas latentes por meio de adições, subtrações, sobreposições e inversões costuradas pelo projeto.

De acordo com Beveridge (2000b), as decisões projetuais de Olmsted estavam pautadas no respeito cuidadoso ao *genius loci*, termo equivalente a expressão “espírito do lugar”, que faz referência ao caráter único que distingue um espaço dos outros. De acordo com Medeiros (2014, p. 111), o entendimento de *genius loci* de Olmsted adveio de sua interpretação do *Morals Essays* escrito pelo poeta britânico Alexander Pope. Pope recomendava o uso do bom-senso em relação ao traçado do solo e a composição dos jardins, prevenindo contra o excesso decorativo.

O conceito de “espírito do lugar” para o arquiteto e teórico norueguês Christian Norberg-Schulz é definido como o espírito que dá vida aos lugares e determina seu caráter e sua essência. Segundo Beveridge (2000b), Olmsted aproveitava as oportunidades que o sítio natural proporcionava para desenvolver seus projetos, como a luz natural, os perfis da topografia, assim como destacava as espécies vegetais nativas em contraste com algumas poucas espécies exóticas. As marcas da paisagem eram utilizadas como recurso projetual e potencializadas, no sentido de fortalecer o caráter do lugar. Conforme Beveridge (2000b):

*Através de todos os desenhos que Olmsted criou, há uma concepção dominante e consistente. Ele sempre insistiu na subordinação de detalhes a uma composição geral cujo efeito mais forte e mais completo era agir inconscientemente sobre aqueles que o viam. Ele se protegia, vigilante, contra elementos que distraíam a atenção da consciência do observador. No processo, ele simplificou a cena, limpando e plantando para esclarecer o "motivo principal" do sítio natural e aumentar o efeito de uma qualidade particular da natureza. Ele muitas vezes desafiou as modas e preconceitos de seus dias e encontrou a oposição daqueles que acharam seu estilo muito áspero e desleixado. Ele persistiu, no entanto, e adaptou os velhos princípios do paisagismo inglês às condições americanas, enquanto, ao mesmo tempo, desenvolvia sua própria teoria da influência inconsciente do cenário. O resultado foi uma série de desenhos que combinavam a riqueza e a selvageria do plantio com a composição unificada de uma maneira nunca igualada na história do paisagismo.*²⁷ (BEVERIDGE, 2000b)

²⁷ Tradução livre do autor do original em língua inglesa. Through all the designs that Olmsted created there runs one dominating and consistent conception. He always insisted on the subordination of details to an overall composition whose strongest and fullest effect was to act unconsciously on those who viewed it. He vigilantly guarded against distracting elements that would intrude on the consciousness of the observer. In the process, he simplified the scene, clearing and planting to clarify the "leading motive" of the natural site and heighten the effect of a particular quality of nature. He often challenged the fashions and preconceptions of his

A própria escolha dos sítios que seriam utilizados para a criação de parques era definida em função da presença de qualidades associadas a paisagem natural. De acordo com Schuyler (1986, p. 129-130), o parque deveria ocupar um sítio em que fosse possível tirar vantagem das condições naturais, um sítio que contivesse atrativas características topográficas e espaço suficiente para permitir a construção de amplos cenários pastorais, por exemplo. Essa visão fazia com que a idealização do parque para Olmsted estivesse, na maioria das vezes, associada com a antecipação do crescimento urbano, pois a maioria desses terrenos estavam localizados à certa distância da área construída da cidade.

A atenção aos sinais característicos do lugar, fez com que Beveridge (1986) definisse o princípio *suitability* (adequação) como uma das orientações do trabalho de Olmsted. Afinal, seus projetos eram idealizados buscando estabelecer relações com o “solo” existente. Sendo este “solo” referente ao suporte físico, a topografia, águas e espécies vegetais existentes no sítio, assim como à ambiência e ao cenário que aquele lugar estimulava em sua imaginação.

Um dos projetos de Olmsted que revela de maneira mais clara o princípio de adequação ao lugar é o sistema de parques metropolitano desenvolvido juntamente à Charles Eliot²⁸ para a cidade de Boston nas décadas de 1870 a 1890, o Emerald Necklace. À época, a parceria entre Olmsted e Vaux havia encerrado, segundo Schenk (2008, p. 121), Charles Eliot foi essencial para impulsionar o projeto, a partir de um olhar preocupado com a conservação de espaços de natureza.

De acordo com Schuyler (1986, p. 140), por volta de 1874 Olmsted elaborou um relatório inicial para a cidade de Boston. O esquema apontava a construção de pequenos parques nas áreas populosas da cidade e grandes parques nos novos terrenos anexados, tudo conectado por um sistema de *parkways*. Devido a problemas financeiros, somente em 1878 a comissão adquiriu a terra para construir o primeiro parque, uma faixa de terra próxima ao rio Charles, no Back Bay.

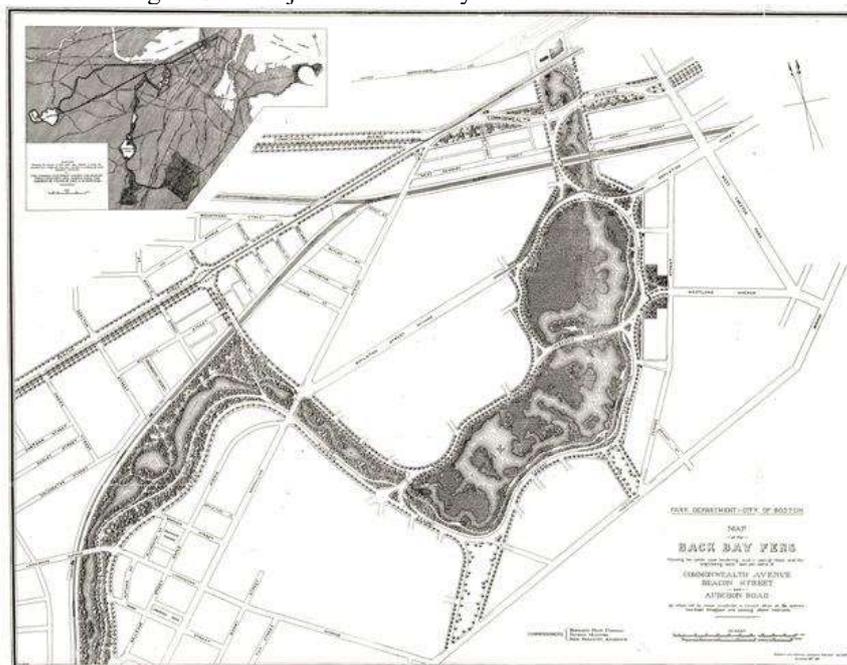
day and encountered the opposition of those who found his style too rough and unkempt. He persisted, however, and adapted the old principles of English landscape gardening to American conditions, while at the same time developing his own theory of the unconscious influence of scenery. The result was a series of designs that combined richness and wildness of planting with unified composition in a way never equaled in the history of landscape design. (BEVERIDGE, 2000b)

²⁸ Charles Eliot (1859 – 1897) foi um arquiteto paisagista norte-americano, que ficou reconhecido por defender os sistemas de parques regionais e o planejamento de conservação da paisagem. Filho de Charles W. Eliot, presidente da Universidade de Harvard, Eliot obteve seu diploma em Harvard em 1882 e fez estágio na firma de Frederick Law Olmsted, trabalhando principalmente em Boston. Em 1886 ele abriu seu próprio escritório e durante sua carreira continuou a cooperar com a firma conformada pelos filhos de Olmsted.

Segundo Spirn (1995, p. 34-37), as operações de aterro do Back Bay foram realizadas com uma combinação de lixo, areia e cascalho e a água foi contaminada pelos despejos dos rios das proximidades. Na avaliação de Olmsted, conforme Schenk (2008, p. 122-123), as condições geográficas e físicas do Back Bay faziam dele um lugar de descanso natural das águas, em que o desafio de projeto consistia na reversão da condição pestilenta a partir do cuidado com as águas servidas e com o fluxo das marés.

Tais questões faziam do projeto uma proposta de ordem sanitária, voltada para soluções técnicas de infraestrutura para controle sanitário e controle das marés e enchentes. No entanto, a visão artística de Olmsted, imprimiu no projeto a composição de uma paisagem de fruição que apesar de envolver um grande esforço de construção, parecia um gesto simples, de tão integrado aos componentes naturais preexistentes. A composição idealizada por Olmsted (figura 32) buscava provocar uma percepção renovada do pântano e do mangue que submetido ao tratamento artístico seria elevado e admirado como belo (SCHENK, 2008, p. 124).

Figura 32 - Projeto do Back Bay Fens de Olmsted e Eliot.



Fonte: <https://br.pinterest.com/pin/422281195024557/?lp=true>. Acesso: 16/07/19

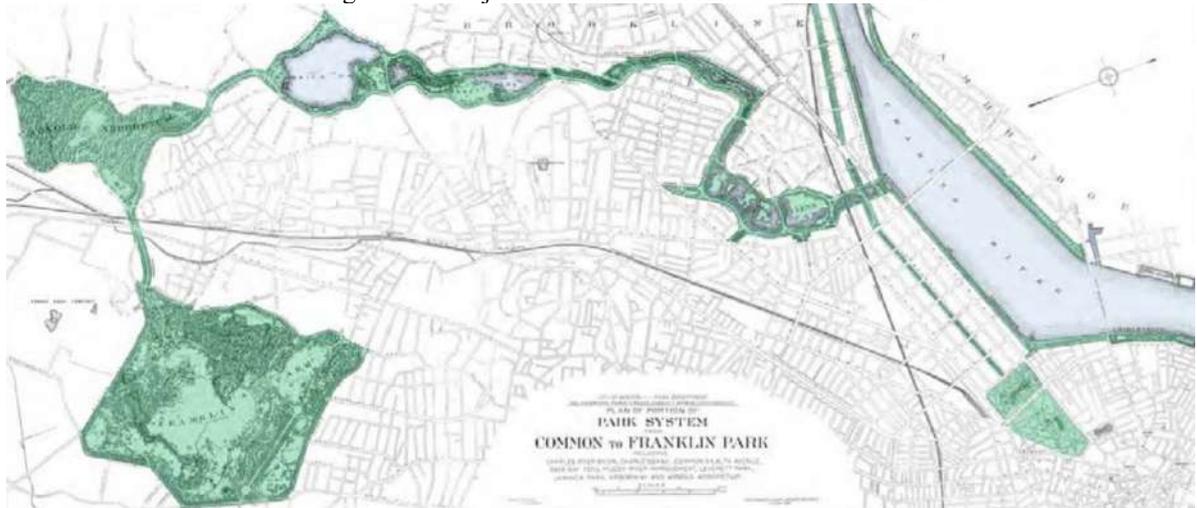
Segundo Eisenman (2013, p. 293), no lugar de sugerir a construção de uma bacia de concreto, Olmsted propôs criar no Back Bay uma depressão chamada de Fens, que serviria a reconstituição do pântano de maré. De acordo com Spirn (1995, p. 163-164), ele projetou o Fens com formato irregular e naturalista que permitiu ampliar a área de acúmulo de água. Foram plantadas gramíneas, arbustos, flores e trepadeiras que poderiam tolerar sal e imersão ocasional

na água do mar durante tempestades e marés altas. Dessa maneira, as águas das chuvas poderiam ser armazenadas temporariamente, sem provocar a inundação das áreas adjacentes, conforme Spirn (1995, p. 38-39), “uma eclusa controlava o fluxo da maré para dentro e para fora do Fens, permitindo uma circula o regenerativa da  gua”. Além disso, um novo sistema de canaliza o interceptava o esgoto vindo do córrego Stony e o desviava diretamente para o rio Charles.

Cabe aqui destacar que apesar da constru o do Fens na Back Bay ter melhorado a qualidade das  guas na área, como aponta Spirn (1995, p. 39), “os baixios de maré do rio Charles continuaram a ser um risco sanitário, especialmente na maré baixa, quando uma combina o de águas pluviais e águas servidas continuava a ser despejada com seus detritos”. Somente em 1910 foi construída uma barragem na foz do rio Charles, convertendo-o num corpo de água doce. De acordo com Eisenman (2013, p. 294-295), essa transforma o provocou a mudança de todo o sistema do Back Bay para um regime hidrológico e ecológico de água doce, pouco restando hoje do projeto de pântano original de Olmsted.

Na época, a estratégia de Olmsted consistia em criar o Fens como “um grande elemento articulador, um n  urbano, [...] um lugar que deixava de ser vazio entrave para se tornar meio que asseguraria a continuidade entre partes da cidade” (SCHENK, 2008, p. 125). O **sistema de parques metropolitano de Boston** (figura 33), o Emerald Necklace, pretendia estabelecer uma continuidade vegetada articulando o **Boston Common**, o **Public Garden**, a **Commonwealth Avenue**, o **Back Bay Fens**, o **rio Muddy** e seu vale superior, o **Jamaica Pond**, o **Arboretum** até o **Franklin Park** de West Roxbury. Alguns desses espaços livres públicos seriam construídos por meio de projetos novos, enquanto outros espaços existentes seriam articulados ao sistema, como por exemplo o Boston Common e o Public Garden, que eram da era colonial, segundo Medeiros (2014, p. 101). As soluçoes de projeto incluíam cria o de drenagem, diques, calçamentos e pontes, de acordo com Schenk (2008, p. 124-125).

Figura 33 - Projeto do Emerald Necklace de Olmsted e Eliot.



Fonte: Eisenman, 2013.

O sistema de parques Emerald Necklace é mundialmente reconhecido, mas segundo Spirn (1995, p. 163) “poucos sabem que um terço do sistema foi projetado para controle de enchentes e melhoria da qualidade das águas e não fundamentalmente para a recreação”. A autora interpreta a recreação pública como um benefício secundário, segundo Spirn (1995, p. 163), “o próprio Olmsted não utilizava o termo “parque” para se referir ao Fens, por exemplo, pois o considerava como um lugar apenas para realização de caminhadas e passeios ao longo da margem do pântano.

A preocupação com a saúde pública e com a qualidade da água e do ar enfatizados por Spirn (1995) ao tratar dos projetos de Olmsted, também são vislumbrados por Beveridge (1986) que apontou o princípio *sanitation* (saneamento) como uma das orientações dos trabalhos do arquiteto paisagista²⁹. De acordo com Beveridge (2000b), o esforço de composição artística de bordas, lagos, túneis, pontes, terraços e canais eram a razão colocada por Olmsted para defender o uso do termo “arquiteto da paisagem” como mais adequado do que “jardineiro da paisagem”. Conforme Medeiros (2014, p. 112), a palavra “arquiteto” chama atenção para a dimensão artística e a vocação cívica e pública, para além da dimensão técnica associada ao termo “jardineiro”. Segundo o pesquisador, Olmsted fazia uso da linguagem arquitetônica como metáfora e analogia em seus projetos.

De acordo com Schuyler (1986, p. 143), nos últimos oito anos de sua carreira profissional Olmsted desenvolveu os projetos do Jamaica Pond, o River Muddy Parkway, que

²⁹ Segundo Medeiros (2014, p. 90), no período da Guerra Civil (1861-1865), Olmsted inclusive assumiu a direção da Comissão Sanitária dos Estados Unidos (United States Sanitary Commission – USSC), precursora da futura Cruz Vermelha.

conectava Jamaica Pond com o Back Bay Fens, o Marine Park e Charlesbank, além de numerosos pequenos parques na cidade. Ele também planejou diversos projetos para subúrbios, incluindo o Brookline Hill, Planter's Hill e World's End em Hingham. Entretanto, sua visão para a consolidação de um sistema de parques metropolitano só foi alcançada a partir de 1890, quando Charles Eliot insistiu que o sistema deveria ultrapassar os limites locais estabelecidos.

Charles Eliot deu continuidade ao pensamento de Olmsted para Boston e sugeriu que o sistema abrangesse cinco tipos de áreas: praias à beira-mar, as costas e as ilhas da baía, rios de maré e estuários, largas extensões de florestas nativas, e pequenos parques nas áreas construídas da cidade (SCHUYLER, 1986, p. 144). Eliot dirigiu a criação do sistema de parques metropolitanos, aliando a visão de planejamento do crescimento urbano com princípios conservacionistas.

Conforme Eisenman (2013, p. 295), o Emerald Necklace se tornou o primeiro sistema de parques metropolitano dos Estados Unidos, estabelecendo uma estrutura de florestas e zonas úmidas, estradas e rotas de transporte público que indicava o crescimento da cidade e seus subúrbios (figura 34). De acordo com o autor, os espaços livres públicos que constituem o sistema também fornecem serviços culturais importantes, incluindo recreação, educação ambiental e os benefícios para a saúde mental e coesão social estimulados pela experiência do cenário naturalista. As soluções apontadas por Olmsted, ao reconstituir a morfologia, a hidrologia e a composição vegetal de uma paisagem pantanosa e ribeirinha no final do século XIX, são destacadas por Eisenman (2013, p. 294-295) como a gênese das soluções de infraestrutura verde e restauração ambiental defendidas na contemporaneidade.

Figura 34 - Fotos do Back Bay Fens e Arnold Arboretum em 2011 realizadas por Eisenman.



Fonte: Eisenman, 2013.

Ao projetar um pântano de aparência naturalista para o Back Bay Fens, Olmsted imaginou um futuro possível para o lugar diante de sua característica geográfica, caso toda a poluição causada pelo homem não o tivesse atingido. Corroborando com o que aponta Besse

(2014, p. 62), a invenção de Olmsted foi capaz de revelar todo o potencial que “já estava aí”, criando, por meio de técnicas de engenharia e da arquitetura da paisagem, um espaço que desvenda “um novo plano de realidade”, uma realidade que não teria sido vista “se não tivesse sido desenhada e pensada”.

A partir desse momento, segundo Schuyler (1986, p. 146), agentes imobiliários e arquitetos da paisagem estavam convencidos de que parques naturalistas precisavam ser complementados por *parkways* e pequenas áreas recreativas, para as quais as pessoas pudessem recorrer no curso de sua vida cotidiana. As *parkways* e vias arborizadas passaram a ser concebidas não somente como extensões do parque, mas também como meio de impulsionar a construção de novos bairros residenciais.

É relevante enfatizar que nos EUA o Movimento dos Parques (*Park Movement*) está diretamente relacionado ao Movimento de Conservação (*Conservation Movement*), que investe na proteção dos recursos naturais através da criação de parques e reservas nacionais. Conforme Oliveira (2008, p. 71), a partir desse momento “se passa a refletir sobre as cidades e a paisagem em escala metropolitana e regional, sendo que o papel do planejamento, utilizando-se do verde como instrumento projetual, adquire escalas cada vez mais amplas de intervenção no território”.

3.2.3 Território

A problemática do “território”, colocada por Besse (2014, p. 58) compreende o desafio de entender o espaço dentro da complexidade de relações morfológicas, temporais e funcionais que ele guarda com outros espaços, trata sobretudo da relação entre escalas. Segundo Corajoud (2011, p. 217) “A paisagem é o lugar do relacional onde todos os locais só são compreensíveis por referência a um conjunto que se integra, por sua vez, num conjunto mais vasto”.

De acordo com Diedrich (2013, p. 93), normalmente ao investir num projeto de paisagem o projetista se desloca dos problemas e características específicos da área de intervenção, para explorar aspectos que ligam esta área a sistemas mais abrangentes. Esta visão está embasada na compreensão de que no território, uma ação aparentemente pontual nunca fica restrita à sua área de intervenção, mas extravasa e atinge outras esferas no tempo e no espaço. Por esta razão, Corajoud (2002, p. 124-125) destaca que no projeto é preciso explorar os limites e superá-los, tendo em vista que na paisagem não existem bordas extremamente

definidas ou fechadas. Os espaços se articulam à espaços vizinhos, transbordam, segundo Corajoud (2002, p. 125) “cada forma vibra e se abre para fora”³⁰.

No projeto de paisagem o debate sobre os limites merece interesse, é nessas bordas ou espaços de transição que surgem características marcantes, o que leva Corajoud (2002, p. 126) a apresentar a ideia de horizonte. O horizonte é para o autor uma força de desdobramento e abertura, que é incompleta, múltipla e dinâmica, um lugar de inter-relação onde se sobrepõem e se encadeiam paisagens singulares.

Corajoud (2002, p. 126) estabelece que para explorar os horizontes devemos por vezes nos afastar do lugar estudado para liberar sua influência assim como devemos, em outros momentos, nos voltarmos para esses espaços, adentrando sua intimidade por meio de uma investigação minuciosa e progressiva. Esse processo de aproximação e distanciamento é feito por meio do cruzamento de escalas, de acordo com Corajoud (2002, p. 128) o ato de projetar consiste em dominar de maneira simultânea o conjunto e o detalhe, o que está perto e o que está longe. Uma vez que existem inúmeras correspondências entre os elementos que constituem a escala local e a escala global.

A articulação entre a escala local e a escala global, o conjunto e o detalhe é apontada por Beveridge (1986) ao falar do trabalho de Olmsted através do princípio *subordination* (subordinação). Segundo o historiador, Olmsted compreendia cada elemento como parte de um todo estruturado para se alcançar um efeito maior. Nesse sentido, a exuberância do parque seria afirmada através de uma visão de conjunto que relacionava o parque a outros componentes da cidade:

É um erro comum considerar um parque como algo para ser produzido completo em si, como uma imagem a ser pintada em uma tela. Deveria ser planejado como um a ser feito num afresco, com constante consideração dos objetos exteriores, alguns deles à distância e até existentes ainda apenas na imaginação do pintor.³¹ (OLMSTED, 1870, p 34)

A visão relacional e sistêmica de Olmsted está presente não somente no projeto de sistema de parques, mas também no próprio projeto do parque, afinal Olmsted entende o parque como um todo articulado por elementos distintos com formas e funções arranjadas de modo a compor certa unidade. Assim como na proposição de subúrbios ou campos universitários, uma

³⁰ Tradução livre do autor do original em língua espanhola. [...] cada forma vibra y se abre hacia afuera. (CORAJOU, 2002, p. 125).

³¹ Tradução livre do autor do original em língua inglesa. It is a common error to regard a park as something to be produced complete in itself, as a picture to be painted on canvas. It should rather be planned as one to be done in fresco, with constant consideration of exterior objects, some of them quite at a distance and even existing as yet only in the imagination of the painter. (OLMSTED, 1870, p 34)

abordagem de conjunto, ou “compreensiva”, como era chamada à época, orientava seu pensamento.

O planejamento compreensivo correspondia a elaboração de um conjunto de propostas e planos físicos para solucionar os principais anseios da cidade em larga escala. À época, conforme Peterson (1996, p. 46-49), a definição do campo do planejamento ainda não era organizada, de modo que as comissões de especialistas eram convidadas a conceber o plano de uma cidade inteira, de forma a controlar as linhas principais de desenvolvimento segundo uma visão definitiva de futuro.

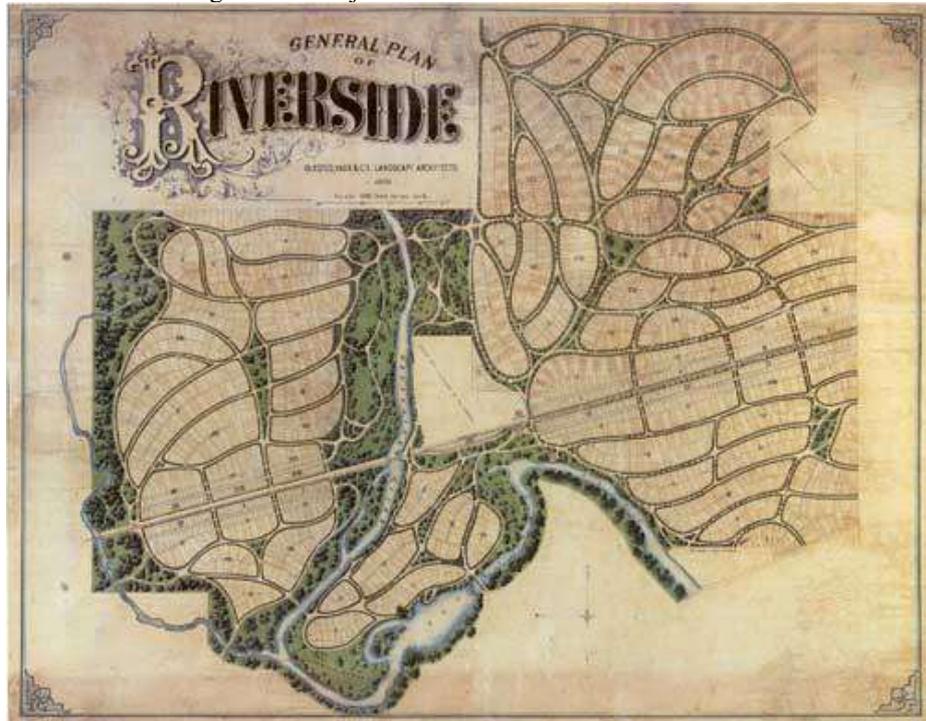
Nesse contexto, as propostas de Olmsted consistiam no planejamento compreensivo de determinada área física da cidade, como o centro da cidade ou o campus de uma universidade, ou se limitava a determinadas funções necessárias a cidade. Peterson (1996, p. 46) acrescenta que normalmente esses planos apresentavam ideias para suprimento de água, sistema de esgoto, criação de edifícios institucionais ou loteamentos residenciais.

O projeto do subúrbio Riverside de 1869 foi fruto de um plano compreensivo, no qual ao invés de explorar a criação de um sistema de parques, Olmsted e Vaux investiram numa integração mais fluída entre os cenários naturalistas e o loteamento residencial. Segundo Schuyler (1986, p. 163), para Olmsted e Vaux havia duas estratégias para combater o crescimento urbano do século XIX: de um lado a separação de bairros comerciais compactos e áreas residenciais com amplas áreas vegetadas nas cidades; de outro lado, a migração para o subúrbio, como forma de descongestionar a cidade.

Olmsted e Vaux partiam do entendimento de que o subúrbio³² fazia parte do processo de urbanização. Segundo Schenk (2008, p. 126), ainda que outras experiências para a criação de subúrbio já tivessem sido elaboradas, Riverside (figura 35) tinha como ponto de partida a elaboração de uma “paisagem que funcionasse como instrumento urbanístico completo, uma alternativa que estendia os benefícios da cidade e mitigava suas mazelas”.

³² Schuyler (1986, p. 166) chama atenção para o fato de que a descentralização e a ocupação dos subúrbios foram motivadas por desejos pessoais, mas acabaram por trazer consequências e implicações públicas à longo prazo, sobretudo, problemas sociais. Pouco a pouco, a busca por segurança e isolamento motivou a supremacia de valores privados que contribuíram para a fragmentação dos espaços em bairros divididos por raça, origens étnicas e atividades econômicas. No século XX, grande parte dos loteamentos suburbanos foram construídos como enclaves, desarticulados com o entorno e restritos a determinada parcela da população, claramente esse tipo de espaço não era fruto de um planejamento compreensivo.

Figura 35 - Projeto de Riverside de Olmsted e Vaux.



Fonte: <http://s242218570.onlinehome.us/historyofriverside/riv-03.htm>. Acesso: 16/07/19

De acordo com Andrade (2010, p. 107), o projeto de Riverside se tornou um modelo de subúrbio ajardinado que veio a influenciar as propostas cidades-jardins assim como arquitetos modernos, dentre eles Le Corbusier. O local escolhido para a criação da comunidade ficava a 9 milhas (aproximadamente 14 km) ao oeste do centro de Chicago, nas margens do rio Des Plaines. O sítio foi escolhido principalmente por sua topografia acidentada que poderia dar origem a criação de visuais interessantes, assim como pela existência da primeira estação suburbana de Chicago, Burlington, e da ferrovia Quincy, que permitiriam o acesso a cidade.

Para complementar a ferrovia, segundo Schuyler (1986, p. 163), Olmsted e Vaux sugeriram a construção de um amplo passeio arborizado com ocasionais abrigos. Conforme Schuyler (1986, p. 163-164), no subúrbio o conforto e o caráter doméstico eram mais importantes do que a velocidade da viagem, por essa razão o traçado das vias e passeios seguiam as linhas de curva do terreno, tomando contornos suaves. Para aumentar a atratividade das ruas, os projetistas sugeriram que elas fossem espaçosas com fileiras de árvores e abundância de áreas gramadas em suas bordas.

Conforme Schuyler (1986, p. 164-165), Olmsted e Vaux reservaram uma porção de terra, **The Long Common**, para propósitos públicos e no centro do loteamento designaram uma praça para eventos da comunidade. Também foram distribuídos pequenos espaços recreativos,

como **praças com playgrounds**, no projeto. Ainda assim, o principal espaço recreativo criado foi um **parque linear** de 160 acres (cerca de 65 ha) desenvolvido ao longo do trecho do rio Des Plaines que atravessava o sítio. De acordo com Schuyler (1986, p. 165), perto do rio os projetistas estabeleceram uma via e um passeio de pedestres, recomendaram a construção de locais para atracação de barcos, terraços e balcões que pendiam sob a água, além de pavilhões em pontos desejáveis para observação de regatas.

O projeto de Riverside substituiu o tradicional uso da grelha de traçado ortogonal por uma malha de caráter orgânico, com espaços generosos e ausência de ângulos agudos. Outra inovação foi a composição de grandes recuos entre os lotes para a criação de jardins privados, que misturados aos espaços livres públicos definiram uma continuidade naturalista.

Durante a construção do projeto, os projetistas passaram dificuldades na relação com os promotores imobiliários, o incêndio de Chicago em 1871 e a crise econômica de 1873 também modificaram a dinâmica de realização do projeto. Conforme Schuyler (1986, p. 165), apesar dos problemas, a comunidade foi construída seguindo as orientações de Olmsted e Vaux e mais tarde se tornou o subúrbio de sucesso que os projetistas tinham previsto. Segundo Peterson (1996, p. 46):

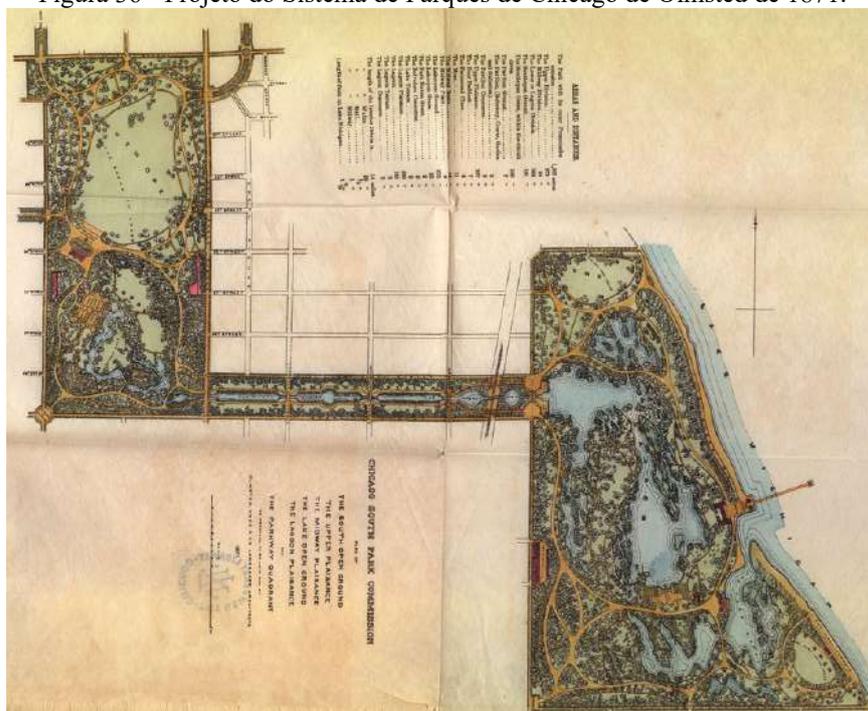
[...] Olmsted sênior possuía a rara habilidade de responder de forma ousadamente criativa às necessidades de sua geração, sua visão do futuro urbano assumiu formas marcantes e inovadoras. Durante o planejamento de parques, sistemas de parques ou loteamentos residenciais, seu objetivo era desenvolver cidades mais espaçosas, mais saudáveis, mais verdejantes e, ao mesmo tempo, mais propícias ao benefício mútuo da associação humana assim como da privacidade em família.³³

Ainda no século XIX, Chicago voltou a contratar Olmsted, dessa vez para realizar um sistema de parques. De acordo com Medeiros (2014, p. 97), ele propôs a criação de dois parques articulados por meio de um canal margeado por áreas vegetadas (figura 36). Desses somente o **Washington Park** foi construído, o **Jackson Park** e a **Midway Plaisance** ficaram previstos apenas em projeto. Quase vinte anos depois da proposta do sistema, Olmsted retornou à cidade de Chicago para viver um momento emblemático que promoveu sua obra internacionalmente: a Feira Mundial de Chicago de 1893.

³³ Tradução livre do autor do original em língua inglesa. Because Olmsted senior possessed the rare ability to respond in boldly creative ways to the perceived needs of his generation, his vision of the urban future assumed striking and innovative forms. Whether planning parks, park systems, or residential subdivisions, his goal was to develop cities that were more spacious, more healthful, more verdant, and at the same time more conducive to De acordo com Peterson (1996, p. 47), Olmsted nunca sugeriu que o planejamento deveria atingir todas as necessidades físicas da cidade inteira, centro e subúrbio. mutually beneficial human association as well as to family privacy. (PETERSON, 1996, p. 46)

O evento tinha o objetivo ambicioso de projetar a cidade de Chicago, recém recuperada do grande incêndio de 1871, no cenário nacional e mundial. À época, conforme Medeiros (2014, p. 105), Olmsted já era reconhecido inclusive na Europa, tanto pelas ideias pioneiras na arquitetura da paisagem como também, por sua ideologia e posicionamento político. Dessa forma, Olmsted foi convidado como arquiteto paisagista consultor e se uniu a nomes como Louis Sullivan e William Le Baron Jenney, representantes da Escola de Chicago. A Exposição adquiriu relevância pela exposição do cenário arquitetônico e urbanístico dos Estados Unidos.

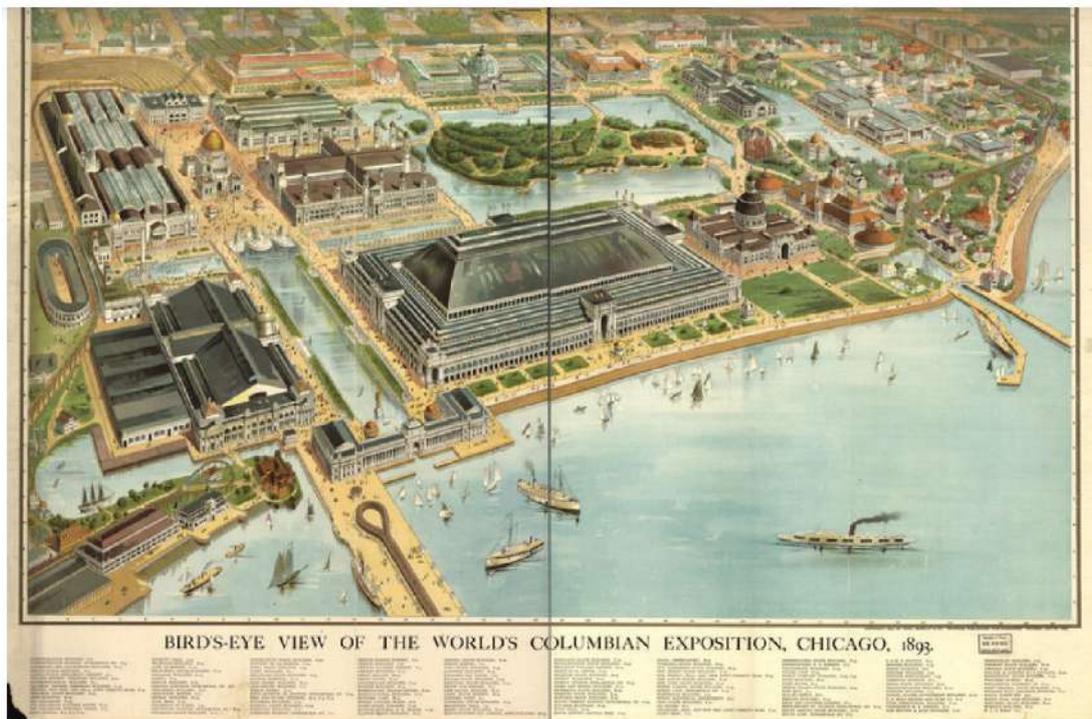
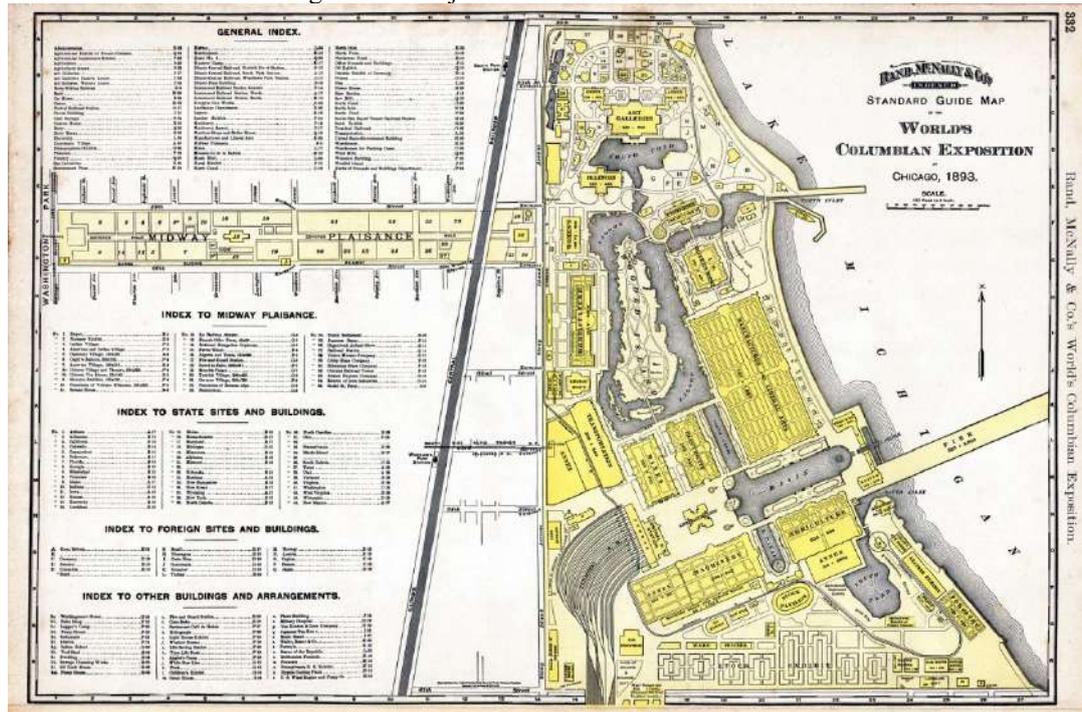
Figura 36 - Projeto do Sistema de Parques de Chicago de Olmsted de 1871.



Fonte: <http://burnhamplan100.lib.uchicago.edu/newberryexhibit/nurturing/cultivating-green.shtml>.
Acesso: 16/07/19

Tendo em vista o retorno à Chicago, Olmsted decidiu por investir na retomada de sua proposta de sistema de parques, focando na construção do Jackson Park e do canal presente na Midway Plaisance. O sítio era uma ilha em meio a um pântano, de acordo com Medeiros (2014, p. 106), a peculiaridade do projeto foi a grande presença das águas num sistema de bacias e canais. O plano urbanístico da exposição foi realizado por Daniel Burnham, notável arquiteto defensor do Movimento *City Beautiful*. É possível perceber como a quantidade de componentes naturais vegetados foi reduzida se comparada a proposta anterior de Olmsted e a proposta que foi construída para a Feira Mundial (figura 37).

Figura 37 - Projeto do Jackson Park de Olmsted.



Fonte: <https://www.archdaily.com/873081/ad-classics-worlds-columbian-exposition-daniel-burnham-and-frederick-law-olmsted/593b3834e58ece83c40003ac-ad-classics-worlds-columbian-exposition-daniel-burnham-and-frederick-law-olmsted-image>. Acesso: 16/07/19

Esse projeto foi um dos últimos da carreira de Olmsted, conforme Medeiros (2014, p. 107), a partir de 1895 o arquiteto paisagista passou a apresentar traços de desgaste físico e emocional, falecendo em 1903 aos 81 anos. A continuidade do seu trabalho foi estabelecida

pelos seus filhos na firma Olmsted Brothers, que operou até a década de 1950 sob direção de Frederick Law Olmsted Jr.³⁴ e Jonh Charles Olmsted, encerrando suas atividades em 1980 (MEDEIROS, 2014, p. 108).

Olmsted entendia o projeto de parque como parte de um plano urbano abrangente e compreensivo. Pode-se dizer que a preocupação com o contexto leva Olmsted a “uma relação renovada com o território [...] da ampliação da escala de intervenção e, mais ainda, da articulação entre as diferentes escalas de intervenção” (BESSE, 2014, p. 58). Para ele, o parque não era um acréscimo ornamental na cidade, deveria ser parte integrante de seu tecido, componente estruturador capaz de impulsionar o crescimento urbano em diversos campos: espacial, econômico, social e cultural. Sua abordagem sistêmica, sistemática e previdente no processo de projeto de paisagem contribuiu para o nascimento do planejamento urbano no início do século XX. Segundo Eisenman (2013, p. 302):

[...] a maior contribuição de Olmsted para a posteridade pode não ser as qualidades composicionais, funcionais ou estéticas específicas de seus projetos para parques, parkways e sistemas de parques, tão bem-sucedidas e influentes como elas provaram ser. Em vez disso, é o pensamento público, orientado para o futuro e sistêmico de Olmsted sobre o urbanismo, e sua crença subjacente no desenvolvimento elevando a capacidade das cidades, este pode ser um de seus legados mais notáveis. Mais importante de tudo, talvez, fosse sua intenção de ser um agente para a evolução urbana.³⁵

3.3 Sistemas de parques e articulação de espaços livres públicos nos planos urbanísticos modernos

Entre os séculos XIX e XX, a estratégia projetual de abrir grandes vias arborizadas e criar amplos espaços vegetados para o lazer da população era vista como uma necessidade das cidades que enfrentavam os problemas ocasionados pelo adensamento populacional e péssimas condições de saúde pública. Ancorados em argumentos de ordem sanitária e artística, engenheiros, arquitetos e os novos paisagistas e urbanistas passaram a reivindicar o controle do tecido urbano com base em planos de caráter técnico e científico.

³⁴ Segundo Peterson (1996, p. 44-45), Olmsted Jr. contribuiu para a criação da American Society of Landscape Architects em 1899, a primeira organização profissional neste campo. Ele também fundou o primeiro curso em Arquitetura da Paisagem nos EUA, na Universidade de Harvard.

³⁵ Tradução livre do autor do original em língua inglesa. Viewed within this ethical and temporal context, Olmsted’s greatest contribution to posterity may not be the specific compositional, functional, or aesthetic qualities of his designs for parks, parkways, and park systems, as successful and influential as they have proven to be. Rather, it is Olmsted’s public spirited, future-oriented, and systemic thinking about urbanism, and his underlying belief in the developmental, uplifting capacity of cities that may be one of his most notable legacies. Most important of all, perhaps, was his intention to be an agent for urban evolution. (EISENMAN, 2013, p. 302)

Em tais planos urbanísticos, que tinham por objetivo a remodelação, reconstrução ou expansão das cidades, o projeto de sistema de parques tinha como papel estruturar o tecido urbano, ampliando os benefícios do parque para a escala da cidade. Cabe aqui evidenciar a relação direta entre o parque e o sistema de parques, afinal este reunia todas as vantagens do primeiro: contribuía para o embelezamento da cidade, provocava o deleite de cenários naturalistas, estimulava o bem-estar da população, auxiliava o controle social e valorizava economicamente o solo urbano. Para além dos privilégios do parque, o sistema de parques servia a planificação da cidade, articulando porções existentes com novas áreas urbanas e direcionando a expansão do tecido urbano.

Portanto, é no contexto moderno, segundo Oliveira (2008, p. 19), em meio ao aparecimento do paisagismo e do urbanismo³⁶ como disciplinas e no seio da reflexão sobre os problemas advindos da Revolução Industrial que surge a ideia de planejar sistemas de parques e articular espaços livres públicos no tecido urbano.

3.3.1 Parques, praças, bulevares e o cenário monumental

Uma das formulações urbanísticas mais relevantes do século XIX foi a reforma urbanística de Paris (1853-1870) durante o governo napoleônico, realizada pelo barão Georges Eugène Haussmann. Para Berjman (2001, s/p), a Paris da década de 1850 era marcada pelo desejo de conceber a cidade e seus jardins num só movimento. Havia a preocupação de ordenar o trânsito, estabelecer higiene, assim como de favorecer a educação e a civilidade em espaços vegetados, que trariam benefícios físicos e mentais a população. Para alcançar tal visão, Haussmann não poupou a destruição de grande parte do tecido urbano tradicional, ação pela qual foi intensamente criticado anos depois.

A reforma foi inspirada pela estética academicista com influências clássicas da *École des Beaux-Arts*³⁷. Segundo Oliveira (2008, p. 69), o diretor do *Service de Promenade et*

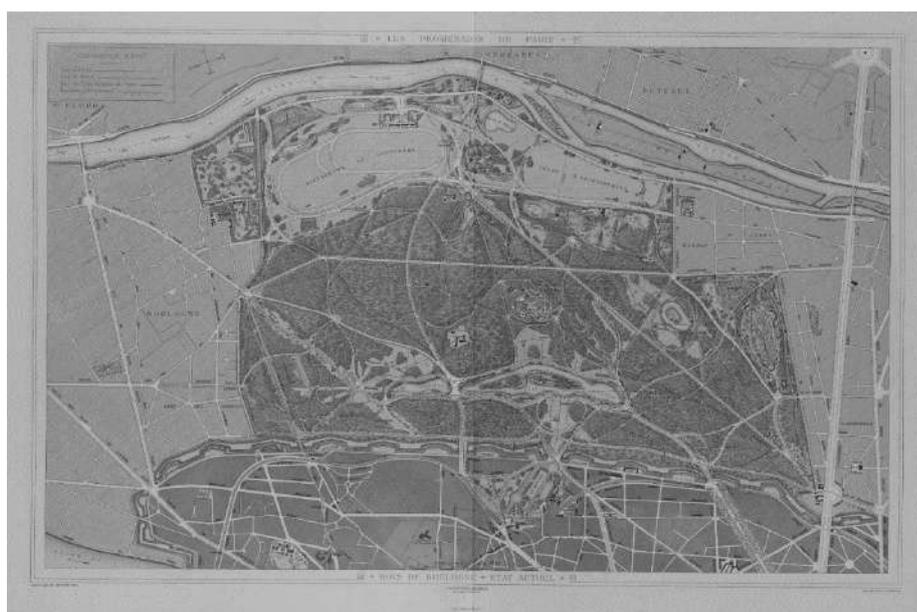
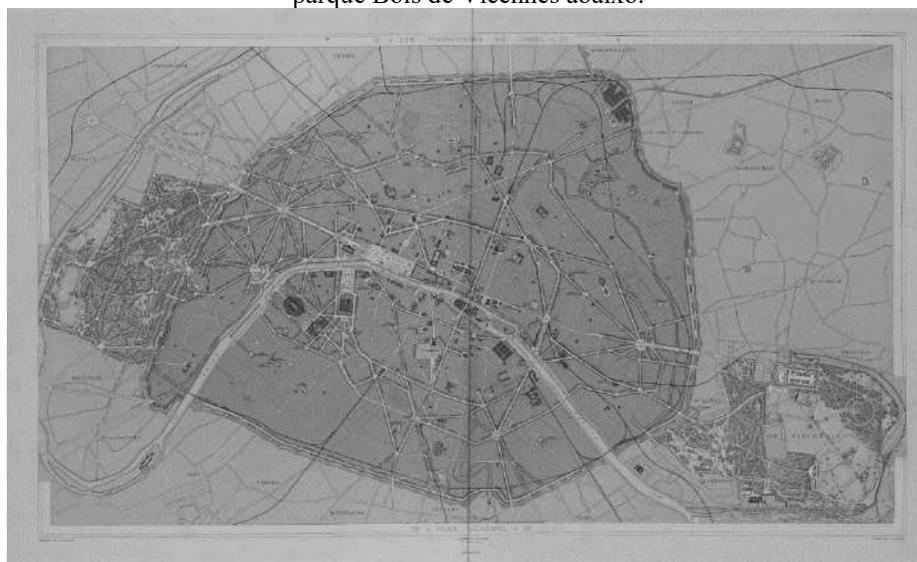
³⁶ Ainda que o pensamento sobre a construção e a intervenção nas cidades tenha sido anterior a este momento, foi em 1859 que o catalão Ildefons Cerdà ordenou as primeiras informações com intenção de fundar uma disciplina orientada para a construção das cidades. De acordo com Oliveira (2008, p. 54), a criação do termo “urbanismo” ocorreu por volta de 1910, sendo definido e desenvolvido por Donat Alfred Agache (1875-1959). O termo urbanismo foi sendo consolidado a partir do século XIX nas línguas portuguesa e castelhana, no francês como “Urbanisme”, equivalente aos termos “Städtebau” no alemão, “City Planning” na América do Norte e “Town Planning” na Inglaterra.

³⁷ Conforme Gutiérrez (2007), a *École des Beaux Arts* foi fundada originalmente como Escola Real em 1819 e sua seção de Arquitetura provinha da antiga Academia Real (1671-1793) abolida pela Revolução Francesa. Entre 1795 e 1799 funcionou como Escola Especial de Arquitetura, depois como Escola Imperial com Napoleão

Plantations, Jean-Charles-Adolphe Alphand, investiu na proposição de um sistema de áreas verdes, que tratava de “criar e reformar um significativo número de vias, buvelares, jardins, praças e parques, em distintas escalas”.

De acordo com Silva (2010, p. 26), os parques Bois de Boulogne (figura 38), Bois de Vincennes, Parc Monceau e o Parc Buttes Chaumont projetados por Alphand nesta época se tornaram paradigma do paisagismo no século XIX. O traçado dos parques misturava linhas curvas e linhas retas, estabelecendo áreas intensamente arborizadas e partes com clareiras.

Figura 38 - Reforma de Paris em planta com a inserção do Bois de Boulogne à esquerda e projeto do parque Bois de Vincennes abaixo.



Fonte: <https://www.atlasofplaces.com/cartography/les-promenades-de-paris/>. Acesso: 16/07/19

(1807-1814), título que retomou em 1852. Em 1870 passou a ser chamada de Escola Nacional Superior de Belas Artes.

A trama de vias e bulevares, conforme Zucconi (2016, p. 48), tinha como objetivo estabelecer uma ambiência de monumentalidade através de traçados geométricos. Praças com obeliscos, esculturas, igrejas e monumentos eram alinhados com aos novos eixos, de modo a criar visadas suntuosas (figura 39). Na interpretação de Schuyler (1986, p. 150), o sistema de parques elaborados por Olmsted e Vaux e os parques e bulevares que Haussmann construiu em Paris consistiam numa tentativa de redefinir a forma urbana através da criação de espaços livres públicos. No entanto, para o autor, Haussmann trabalhava para prover um cenário imperial para Napoleão III, enquanto Olmsted e Vaux investiam numa composição de escala residencial, favorecendo o uso desses espaços pela população de renda média.

Figura 39 - Vista aérea de Paris.



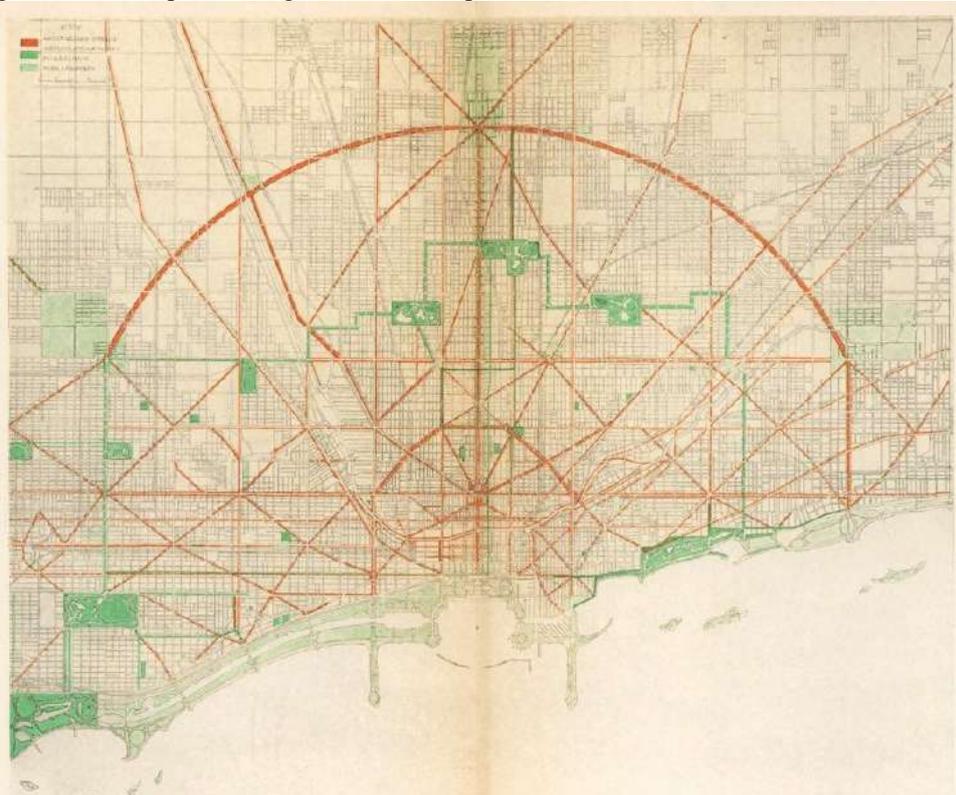
Fonte: <https://www.pecheurimages.com/en/paris-place-de-l-etoile-from-the-sky.html#.XS3nlehKhPY>. Acesso: 16/07/19

O modelo de Paris se tornou emblemático e influenciou diversas propostas para outras cidades, inclusive as reformas realizadas em La Plata em Buenos Aires e no Rio de Janeiro de Pereira Passos. A expansão da estética da *École des Beaux Arts* na América do Sul se deveu principalmente a atuação de profissionais graduados em Paris na criação de planos urbanísticos para essas cidades. De acordo com Oliveira (2008, p. 103), a justificativa para esse sucesso consistia não somente nos argumentos sanitários, artísticos e relativos à segurança militar, mas incluía o apelo especulativo das propostas.

Nos Estados Unidos, o movimento *City Beautiful* foi baseado nas teorias de Guadet, Cloquet e outros professores da *École des Beaux-Arts* de Paris, tendo sido impulsionado pela Feira Mundial de Chicago de 1893. Segundo Oliveira (2008, p. 103), as soluções adotadas também investiam na monumentalização das visadas a partir da redistribuição das circulações por meio de traçados diagonais, inserção de *parkways* conectada a praças e parques públicos. O Plano de Chicago elaborado por Daniel Burnham e Edward Bennett em 1909 dá continuidade

ao sistema de parques proposto por Olmsted, na figura 40 é possível visualizar à esquerda o Washington Park, a Midway Plaisance e o Jackson Park.

Figura 40 - Plano para Chicago desenvolvido por Daniel Burnham e Edward Bennett em 1909.



Fonte: <http://www.architecture.org/learn/resources/architecture-dictionary/entry/1909-plan-of-chicago/>. Acesso: 16/07/19

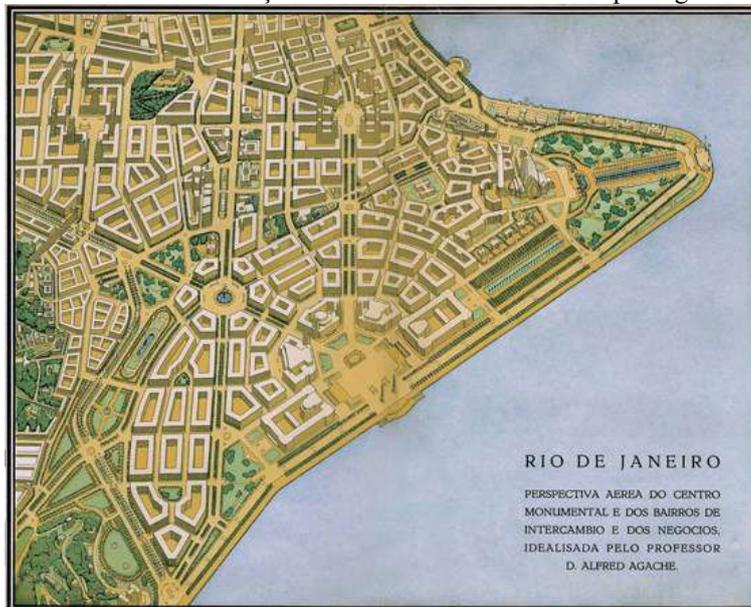
No Brasil, o plano desenvolvido pelo urbanista francês Alfred Donat Agache³⁸ para o Rio de Janeiro também investiu em soluções monumentais com forte academicismo característico da *Beaux-Arts* e do movimento *City Beautiful* (AZEVEDO E COSTA, 2013, p. 65). A elaboração do plano foi concluída em 1930, no entanto, o plano não foi implementado, segundo Azevedo e Costa (2013, p. 65), algumas idéias foram apropriadas em intervenções posteriores.

Conforme Azevedo e Costa (2013, p. 77), o Projeto de Remodelação do Rio de Janeiro elaborado por Agache (figura 41) propôs a constituição de um zoneamento funcional, a implementação de um bairro universitário, a construção de um sistema de novos eixos viários

³⁸ De acordo com Azevedo e Costa (2013, p. 77), Agache formou-se em arquitetura no *École des Beaux-Arts* de Paris e cursou sociologia no *Collège Libre des Sciences Sociales*. A partir de 1911 passou a atuar como secretário-executivo da *Société Française des Urbanistes* (SFU), trabalhando por mais de vinte anos neste cargo.

para melhorar a circulação, assim como considerou a criação de parques, praças, jardins e bulevares.

Figura 41 - Plano de Remodelação do Rio de Janeiro elaborado por Agache em 1930.



Fonte: <https://pandlr.com/forum/27-pan/forum/topic/off-como-teria-sido-o-rio-de-janeiro-com-o-plano-agache/>. Acesso: 16/07/19

3.3.2 Modelo radioconcêntrico: radiais e perimetrais arborizadas

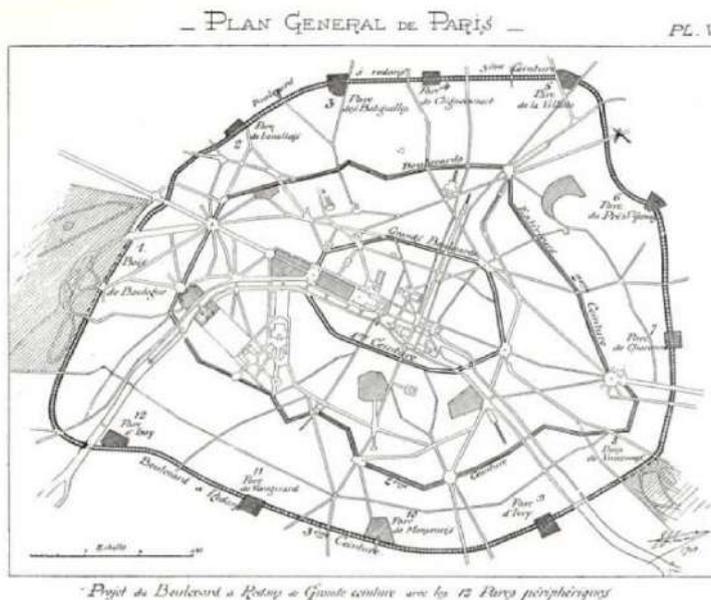
Em 1911, foi fundada na França a *Société Française des Architectes Urbanistes* – que mais tarde veio a se tornar a *Société Française des Urbanistes* (SFU) – que contava com a participação de Donat Alfred Agache, Marcel Auburtin, André Bérard, Eugène Hénard, Léon Jaussely, Albert Parenty, Henri Prost e dos paisagistas, Jean Claude Nicolas Forestier e Edouard Redont. Conforme Reynaldo (2017, p. 203), a SFU foi criada a partir de uma das seções do *Musée Social* e marcou o nascimento do urbanismo na França.

As reivindicações desses profissionais contribuíram para a aprovação da lei Cordunet (nome de seu redator) em 1911, que segundo Azevedo e Costa (2013, p. 66), exigia a realização de projetos de melhoramento, embelezamento e extensão em cidades com altas taxas de crescimento populacional. Ainda em 1919, impulsionado pela referida lei, foi fundado o *Institute d'Urbanisme de l'Université de Paris* (IUUP) por iniciativa de Marcel Poëte e Henri Sellier, que originalmente se chamava *École des Hautes Études Urbaines*. De acordo com Azevedo e Costa (2013, p. 67), no começo, os cursos do IUUP eram destinados à franceses, mas posteriormente foram abertos à alunos estrangeiros, se tornando um relevante centro de formação de profissionais com abordagem multidisciplinar.

Ainda que cada membro da SFU tivesse uma trajetória profissional específica, algumas ideias e princípios foram estabelecidos como orientações gerais da sociedade. Segundo Reynaldo (2017, p. 219), na concepção desses profissionais a cidade era vista como um organismo, no qual o funcionamento de cada parte tinha influência no conjunto, daí a relevância de privilegiar os planos gerais ou planos de conjunto. Conforme Reynaldo (2017, p. 219), alguns instrumentos urbanísticos podem considerados como princípios gerais das propostas da SFU, como a indicação pelo modelo radioconcêntrico, a composição da rua-corredor com distintas escalas, a criação de quadras fechadas com pátio interno e o controle da altura das construções.

O modelo radioconcêntrico foi difundido por Eugène Hénard³⁹, primeiro presidente da SFU, a partir do conceito de *périmètre de rayonnement* (perímetro de radiação). Segundo Reynaldo (2017, p. 262), este perímetro é composto por uma via circular perimetral que recolheria as circulações radiais articulando o centro urbano e a periferia (figura 42). Na visão de Hénard, “a cidade moderna estava constituída por uma primeira área ocupada por comércio e serviços, e uma segunda, em torno da primeira, onde estariam localizadas as residências” (REYNALDO, 2017, p. 262).

Figura 42 - Perímetros de irradiação e bulevar denteado desenvolvido por Hénard para Paris.

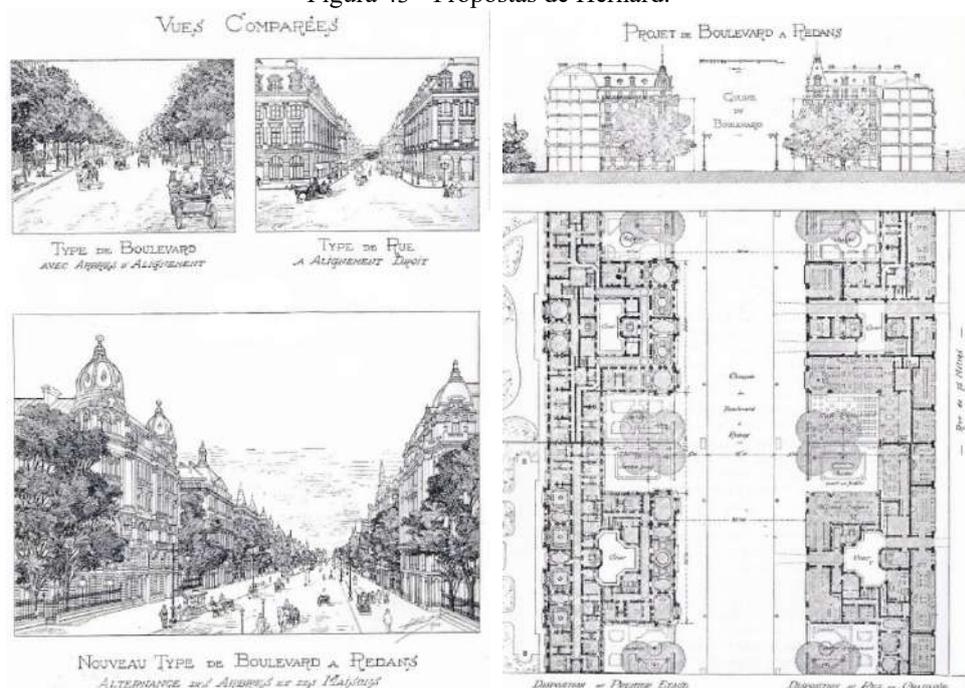


Fonte: Oliveira, 2008.

³⁹ Eugène Hénard (1849 - 1923) foi um urbanista francês, se formou no *École des Beaux-Arts* em 1880 e se dedicou aos estudos dos problemas urbanos parisienses. Publicou “*Études sur les transformations de Paris*” em 1903.

Segundo Oliveira (2008, p. 125), Hénard faz uma crítica as intervenções realizadas por Haussmann e propõe um projeto diferenciado para Paris, chamado *Boulevard à Redans* (ou bulevar denteado) que mistura a composição da rua tradicional com o bulevar. Conforme Oliveira (2008, p. 125), essa larga via arborizada seria o eixo principal do sistema de circulação, acompanharia o traçado da antiga muralha e contornaria a cidade em sua periferia conectando 12 parques. A composição de tal via seria denteada (figura 43), de modo a contrapor as fachadas dos edifícios com espaços vegetados.

Figura 43 - Propostas de Hénard.



Fonte: https://commons.wikimedia.org/wiki/Main_Page. Acesso: 16/07/19

A compreensão de Hénard inspirou a criação de planos para São Paulo por Vitor da Silva Freire, Prestes Maia e Ulhôa Cintra. Segundo Leme (1999, p. 346), o Plano de Avenidas elaborado em 1930 por Prestes Maia propõe um sistema de avenidas radiais e perimetrais, no qual a primeira perimetral corresponde ao perímetro de irradiação influenciado pelo modelo de Hénard. Tanto as vias radiais como as perimetrais seriam articuladas à espaços livres públicos de diversos tipos, de modo que a terceira perimetral se assemelharia ao modelo de *Boulevard à Redans* de Hénard. Na compreensão de Oliveira (2008, p. 453), esse plano é um dos mais marcantes da cidade de São Paulo, muito representativo no que se refere à articulação entre sistema viário e o sistema de parques.

3.3.3 Jardins, parques e reservas como tipos do sistema de parques

No contexto das instituições SFU e IUUP, é essencial destrinchar as formulações teóricas e práticas desenvolvidas pelo paisagista Jean Claude Nicolas Forestier⁴⁰ (1861-1930). Segundo Guérin (2013, p. 480), Forestier aprofundou seu conhecimento de jardinagem em uma época em que muitos ainda eram autodidatas e conseguiu se tornar botânico, jardineiro, paisagista e planejador urbano. Sua primeira publicação foi realizada em 1906 com o título *Grandes villes et systèmes de parcs*⁴¹ e se destaca pela definição de diversos espaços livres vegetados considerando-os como parte de um sistema de parques, evidenciando as elaborações de Olmsted assim como exemplos de cidade-jardim.

Segundo Forestier (1908, p. 11-14), as municipalidades de grandes cidades da Europa e da América do Norte perceberam o perigo de deixar espaços ainda livres serem ocupados por edificações privadas:

*Eles entenderam que o "plano da cidade" é insuficiente se não for complementado por um programa de conjunto e um plano especial de espaços livres interiores e exteriores para o presente e para o futuro - por um sistema de parques.*⁴²
(FORESTIER, 1908, p. 14)

A provisão de sistemas de parques nas cidades modernas, segundo Forestier (1908, p. 16), deveria ser feita mediante um estudo de um plano de conjunto claramente definido por pesquisas precisas, buscando a eficiência e a economia. O autor estabelece que é preciso calcular a área dos espaços livres de acordo com a população, assim como é essencial definir a distribuição dos espaços de maneira uniforme no tecido urbano. Forestier faz em seu livro uma distinção hierárquica entre os tipos de espaços livres que compoem o sistema de parques, levando em consideração a dimensão dos espaços, as funções, tipos de manutenção e composição.

O sistema de parques definido por Forestier deveria incluir os seguintes tipos: grandes reservas e paisagens protegidas; parques suburbanos; parques urbanos grandes; parques

⁴⁰ Jean Claude Nicolas Forestier (1861-1930) foi um engenheiro francês que se formou num École Polytechnique em 1882 e em 1885 finalizou uma formação complementar no École forestière de Nancy. Em 1887 foi convidado por Alphand para trabalhar como Inspetor de florestas, parques e promenades de Paris.

⁴¹ Além dessa publicação, Forestier realizou outras obras que revelam a diversidade de temas que ele investigava: *Notes sur la composition d'un jardin* (1907); *Los Jardines modernos* (Buenos Aires, 1907); *Les transformations des fortifications de Paris* (L'Art public, 1909); *Les embellissements de Paris* (L'Architecture, 1909); *Jardins, carnets de plans et de dessins* (Émile-Paul frères, Paris, 1920) e o último publicado enquanto vivo, *Principes d'urbanisme* (1928).

⁴² Tradução livre do autor do original em língua francesa. Elles ont compris que le "plan de ville" est insuffisant s'il n'est complété par un programme d'ensemble et un plan spécial des espaces libres intérieurs et extérieurs pour le présent et l'avenir, - par un système de parcs. (FORESTIER, 1908, p. 14).

pequenos ou jardins de bairro; terrenos de recreação; jardins de crianças; e avenidas-passeios. Estes componentes estão presentes, sobretudo, nos projetos para as cidades de Buenos Aires (1923) e Havana (1925), segundo Guérin (2013, p. 486), Forestier projetou sistemas de parques com vias arborizadas que o aproximam no trabalho de Olmsted, assim como desenvolveu soluções relacionadas ao movimento *City Beautiful*.

Para Buenos Aires, Forestier realizou o *Proyecto orgánico para la urbanización del municipio* (figura 44), de acordo com Berjman (1998, p. 245-246), ele propôs a ampliação da superfície verde que correspondia a 6% do solo da cidade, para 14%. Essa extensão seria alcançada por meio da construção de parques suburbanos entre a capital e a província, *commons* definidos como grandes parques com prados e bosques, viveiros de flores, terrenos para jogos, jardins infantis, jardins privados, jardins para os trabalhadores próximo às suas casas e às fabricas, cemitérios fora da cidade e os elementos característicos de sua obra: as avenidas-passeio.

Figura 44 - Projeto para Buenos Aires de Forestier de 1924.

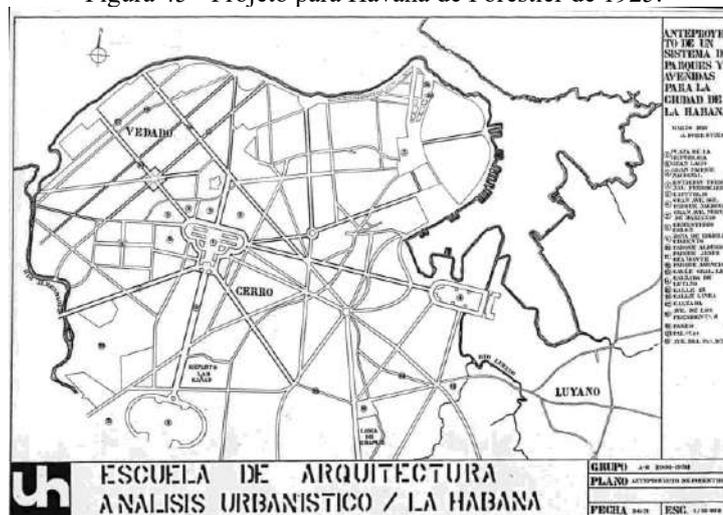


Fonte: <https://alchetron.com/Jean-Claude-Nicolas-Forestier>. Acesso: 16/07/19

Na proposta para Havana (figura 45), conforme Berjman (1998, p. 233), Forestier realizou estudos do existente em maior profundidade do que para Buenos Aires, ele foi acompanhado por uma equipe de trabalho formada por arquitetos e artistas franceses e cubanos. Segundo Berjman (1998, p. 233), ele sugeriu a valorização de três elementos característicos: a profunda baía, o litoral costeiro e uma franja verde ao longo do rio. As estratégias de projeto

envolveram a regulação do sistema viário; a valorização dos elementos paisagístico marcantes e criação de áreas verdes; a criação de monumentalidade para os símbolos do Estado; e a construção de espaços de referência para o comércio e o turismo.

Figura 45 - Projeto para Havana de Forestier de 1925.



Fonte: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:La_Habana_-_Forestier1925.jpg. Acesso: 16/07/19

Para Berjman (1998, p. 234), o trabalho de Forestier era baseado na tradição de Adolphe Alphand e Edouard André. A composição do jardim moderno para Forestier, segundo Berjman (1998, p. 234), tinha relação com a atenção a vegetação e o desenho de linhas simples e claras, de modo a acompanhar as necessidades da vida cotidiana. Para Forestier, assim como para Olmsted, todos os aspectos do jardim deveriam estar subordinados a uma visão de conjunto.

3.3.4 Tipos de verde na metrópole: o sanitário e o decorativo

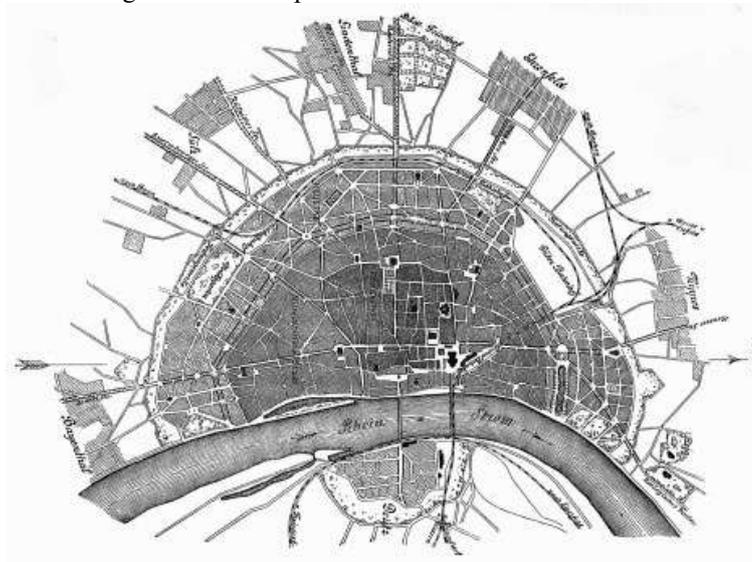
A corrente alemã *Städtebau* revela o interesse pelo pintoresco e pelo tecido tradicional. Segundo Oliveira (2008, p. 112), a *Städtebau* tinha como membros: Camillo Sitte, Stübben, Theodor Fischer, Gurllit, Baumeister, Henrici e Eberstadt. A atuação desse grupo de profissionais, estava baseada numa visão técnica e artística fundamentadas em análises cuidadosas do tecido histórico existente, incorporando para além da visão da engenharia e da arquitetura, aspectos econômicos e sociais. De acordo com Oliveira (2008, p. 115) os atores da *Städtebau* eram contrários a abertura de eixos monumentais no tecido urbano, próprios ao ideal da *Beaux-Arts*, assim como não defendiam a expansão ilimitada da cidade.

A abordagem do grupo associava o estudo do sistema viário com a provisão de espaços livres públicos. Conforme Oliveira (2008, p. 116), Baumeister e Stübben dedicam partes de

seus livros as praças e parques, destrinchando suas finalidades, formas, as vantagens da arborização e a proporção entre áreas edificadas e não edificadas. De acordo com Oliveira (2008, p. 116), Stübben defendia a articulação entre vias arborizadas, praças arborizadas e parques como um sistema categorizando os parques em parques-jardins (*parkgärten*), parque-florestal (*parkwälder*) e avenidas-parque (*park-promenaden*). Segundo o pesquisador, é possível vislumbrar influências da obra de Olmsted no pensamento de Stübben, afinal Stübben acreditava que as avenidas-parque deveriam promover uma continuidade, um passeio agradável entre a cidade, o campo e as florestas (OLIVEIRA, 2008, p. 117).

O plano de expansão da cidade de Colônia (figura 46), na Alemanha, concurso vencido por Stübben e Henrici, propôs a criação de um anel vegetado. Essa estratégia foi utilizada em projetos para Paris e para Viena, por exemplo, para substituir as antigas muralhas por meio da criação de uma ampla avenida circular com vastas áreas arborizadas, praças, parques e edifícios representativos. Tal anel se assemelha ao *Greenbelt* (cinturão verde), também presente em experiências de planejamento urbano inglesas e norte-americanas, assim como remete a formulação de Hénard, o *Boulevard à Rédans*.

Figura 46 - Plano para Colônia de Stübben e Henrici.



Fonte: Oliveira, 2008.

Um dos personagens de maior referência na *Städtebau* foi o austríaco Camillo Sitte, que teve suas ideias difundidas através da publicação em 1889 do livro *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. Nesta obra, Sitte discute as reformas realizadas em Viena, condenando a falta de atenção aos aspectos pinturescos da cidade, a carência de uma visão artística, a monotonia e a repetitividade das propostas. Segundo Oliveira (2008, p. 119), Sitte

“[...] procurará, em seus escritos, enfrentar os problemas da conformação urbana do período pela percepção visual do cidadão, fundamentalmente a partir das praças e das ruas e de sua relação com os blocos edificados”.

No texto *O verde na metrópole*, Sitte reconhece a relevância da vegetação e das águas não apenas por sua dimensão artística, mas também pela dimensão sanitária. A partir dessa compreensão define que o uso do verde na metrópole deve ser estudado caso a caso, de modo a compor propostas em função de duas categorias: o *verde sanitário* e o *verde decorativo*. Para Sitte (1992, p. 181), o *verde sanitário* não deveria ser disposto em meio à poeira e aos ruídos das ruas, mas em um espaço interno protegido. Enquanto o *verde decorativo*, deveria ser visto pela maior quantidade de pessoas possível, devendo ser localizado nos principais pontos da circulação.

É interessante a maneira como Sitte dá ênfase ao valor da vegetação para a saúde mental da população, aspecto que dialoga com a *Teoria do Ambiente Restaurador* desenvolvida por Olmsted.

O melancólico indivíduo metropolitano é um doente em parte imaginário, em parte real, sofrendo da nostalgia e da saudade da natureza ao relento. Esta moléstia, que pode agravar-se a ponto de entorpecer qualquer vontade de trabalho, não é curada através de uma mera inalação inconsciente de tantos por tantos metros cúbicos de oxigênio ou ozônio, mas com a visão sobre o verde, na representação da terna e cara mãe natureza. (SITTE, 1992, p. 167)

Esta apreensão estética da vegetação pode ser compreendida quando Sitte (1992, p. 171) discorre sobre a árvore isolada:

A oliveira de Palas Atena sobre a Acrópole de Atenas era uma oliveira como todas as outras, mas a imaginação poética a consagrou e todo o povo entregou-se voluntariamente a esta fantasia, posto que a poesia e a arte são o alimento espiritual de todo ser humano, necessárias como o pão de cada dia. É esta a suma importância do poético, do fantasioso, ou, como se diz hoje, do pinturesco na construção urbana.

Percebe-se claramente o uso do termo pinturesco, como uma qualidade artística e poética expressa por um artifício que se destaca ao olhar do observador. Para Sitte (1992, p. 171), “os homens-régua da antiga escola geométrica” não reconheciam os componentes pinturescos da cidade, assim como não entendiam “a concepção pinturesca de uma árvore enquanto um verde repousante em meio ao cinza da infinita massa de pedra e cimento”.

Discordava do uso excessivo da grelha ortogonal, da composição de praças isoladas em meio ao sistema viário, da composição de alamedas monótonas, expondo as árvores à poeira, ao ruído e à péssimas condições de desenvolvimento. Sitte (1992) tecia fortes críticas as soluções adotadas por alguns urbanistas modernos, ávidos pela destruição de aspectos

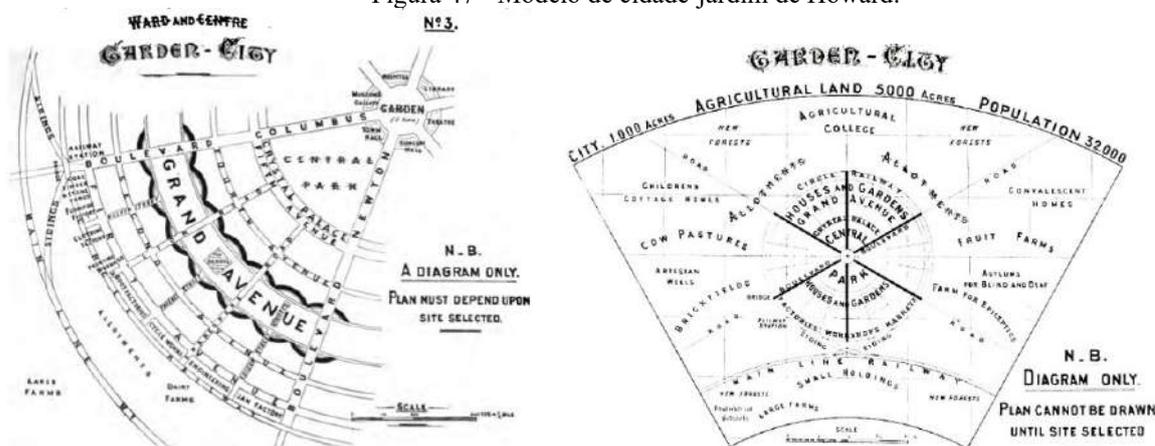
tradicionais e pela construção de linhas rígidas, retas e modernas na malha urbana. Ao fazer tais observações, Sitte (1992) revela um olhar preocupado com os elementos singulares existentes no tecido urbano, com o bem-estar e o conforto da população e sobretudo com a qualidade visual da cidade a partir da experiência do habitante.

3.3.5 A cidade como jardim

No debate urbanístico britânico, os projetos de cidade-jardim revelam o ideal de domesticidade e tranquilidade associado à vida rural. De acordo com Oliveira (2008, p. 174), o modelo esquemático apresentado por Howard em 1898 no livro *Tomorrow: a peaceful path to real reform* revela uma cidade que se confunde com jardim e que se constitui como “símbolo da sociedade unida, da ajuda mútua, da colaboração amistosa, da fraternidade e irmandade”. Apesar do conteúdo social da proposta, a teoria de Howard foi apropriada por muitos arquitetos e urbanistas a partir de seu repertório formal, sobretudo para projetos de subúrbios.

Howard imaginou a construção de uma rede de cidades auto-organizadas interligadas por estradas e linhas de trem. As cidades-jardim (figura 47) teriam uma área limitada a 6000 acres, equivalente a 2700 ha, com no máximo 32 mil habitantes. No modelo de cidade, Howard propôs a existência de um jardim e um parque central, circundados por edifícios de uso coletivo, como escolas, igrejas e áreas esportivas. Esses espaços eram articulados por bulevares distribuídos como radiais que conectavam o centro e a periferia. Uma grande avenida arborizada, semelhante a ideia de *parkway* de Olmsted, conformava um anel vegetado intermediário. Na periferia, um cinturão verde limitava o crescimento da cidade próximo as fábricas e se destinava a prática de esportes e ao cultivo.

Figura 47 - Modelo de cidade-jardim de Howard.



Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.042/637>. Acesso: 16/07/19

A formulação prática do modelo de Howard foi realizada por Raymond Unwin. Seu livro *Town planning in practice* de 1909, procura discutir a estética dos jardins franceses e alemães contraponto aos ingleses, buscando utiliz-los como referências para as proposições. A cidade-jardim de Letchworth (figura 48) foi a primeira cidade jardim inglesa projetada por Unwin e por seu sócio Barry Parker. Conforme Rego (2015, s/p), “as edificações recuadas, os jardins fronteiros e os passeios gramados, com arbustos e árvores, [...] acentuam a ideia de convívio com a natureza, propiciando ambiente agradável e acolhedor”.

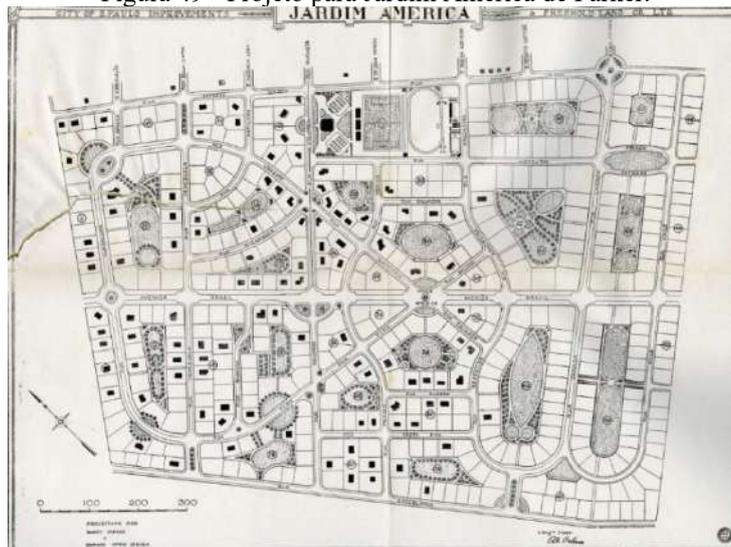
Figura 48 - Projeto para Letchworth de Unwin e Parker.



Fonte: <https://digital.library.cornell.edu/catalog/ss:1504080>. Acesso: 16/07/19

Parker também realizou propostas para a cidade de São Paulo, os empreendimentos da Cia City, desta vez na escala do bairro-jardim. O projeto do Jardim América (figura 49), por exemplo, é considerado um modelo exemplar, tem baixa densidade construtiva e “sedutoras avenidas ladeadas por jacarands, criando uma vegetação bucólica, tingida de lilás, através da qual mal se percebiam as edificações” (REGO, 2015, s/p). Apesar dos bairros-jardins de São Paulo serem baseados no modelo de cidade-jardim, para Macedo (1995, p. 41), fatores como as formas de plantio, a escolha da vegetação, o estilo da arquitetura, o tamanho das calçadas e ruas se configuram dentro de um padrão local e nacional.

Figura 49 - Projeto para Jardim América de Parker.



Fonte: <https://www.gardencitiesinstitute.com/resources/garden-cities/jardim-america>. Acesso: 16/07/19

Conforme Macedo (1995, p. 42-43), o lote residencial dos bairros-jardins, configurado por formato retangular, face de menor dimensão voltada para a rua, com palacete localizado no centro, jardim frontal e quintal se consolidou como referência ideal de moradia das elites no século XX e foi repetido em diversas cidades brasileiras. O movimento das cidades-jardins popularizou o uso do traçado orgânico e da estética pastoral, tornando-se referência global para subúrbios.

3.3.6 A cidade como parque

Outra corrente de relevância para o debate do urbanismo internacional foi o Movimento Moderno, para o qual foi essencial a realização dos Congressos Internacionais da Arquitetura Moderna (CIAM) realizados na primeira metade do século XX. Conforme Andrade (2010, p. 111), na ocasião do 4º congresso, em 1933, foi apresentada a Carta de Atenas na qual foram definidos quatro pontos-chave essenciais a elaboração dos planos urbanos: habitação, trabalho, circulação e lazer. A constituição desses pontos recebeu grande contribuição de uma das figuras de destaque do Movimento Moderno, o arquiteto franco-suíço Le Corbusier.

De acordo com Reynaldo (2017, p. 220), o modelo desenvolvido por Le Corbusier conhecido como *ville radieuse* foi discutido no 3º CIAM em 1930 e precisava os princípios que levaram a elaboração da carta de 1933. Segundo Reynaldo (2017, p. 220-221), para Le Corbusier, era urgente a transformação dos traçados antigos das cidades com base nos quatro pontos, relevando pouca preocupação com a manutenção de características topográficas ou com

os vestígios históricos presentes no tecido urbano existente. Os quatro pontos-chave indicavam a composição de um zoneamento funcional e setorização da malha urbana, separando claramente cada porção da cidade de acordo com sua função em zona residencial, zona de serviços e comércio, sistema viário para circulação e zonas com equipamentos recreativos.

A temática do lazer, além de se referir à criação de equipamentos construídos de uso comum, como teatros e museus, também se direcionava à composição dos espaços livres públicos. Conforme Andrade (2010, p. 112), a “Carta de Atenas considera que o sol, o espaço e a vegetação são elementos indispensáveis para os seres vivos e constituem a matéria-prima para o urbanismo”. Nas formulações de Le Corbusier (figura 50), os espaços livres públicos são elaborados como um “fundo verde” para as quadras urbanas abertas, extensos gramados com algumas árvores onde seriam dispostos edifícios verticais construídos sob pilotis para livrar o solo para o uso dos pedestres. No alto dos edifícios também haveria tetos-jardim, de modo a ampliar o contato das pessoas com os componentes naturais.

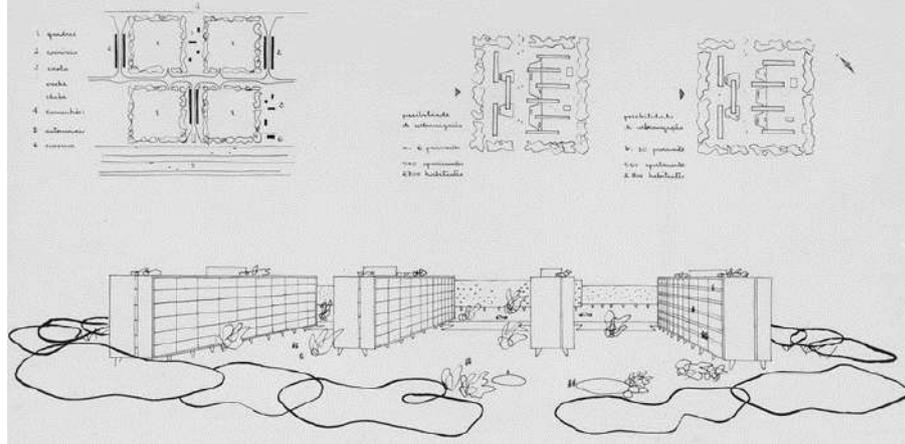
Segundo Panerai (2014, p. 97), Brasília (figura 51) é o exemplo mais completo de aplicação em grande escala dos princípios do Movimento Moderno. De acordo com Lúcio Costa, autor do projeto, a cidade foi elaborada para funcionar como uma “cidade-parque”. Estruturada a partir da setorização funcional, a proposta estabeleceu a construção de “superquadras” vegetadas com edifícios sob pilotis, sem parcelamento de lotes, permitindo ao pedestre fluir livremente por toda a quadra. Conforme Panerai (2014, p. 97), o tecido resultante de tal composição “apresenta todas as características de uma monumentalidade generalizada para o conjunto da cidade”.

Figura 50 - Modelo *Ville Radieuse* de Le Corbusier.



Fonte: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.201/6432>. Acesso: 27/11/19

Figura 51 - Propostas para superquadras no Plano Piloto de Brasília de Lúcio Costa.



Fonte: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=441581&view=detalhes>. Acesso: 16/07/19

Em Brasília, assim como em outros modelos urbanísticos do Movimento Moderno, a vegetação é utilizada como “fundo” para ressaltar a pureza geométrica da arquitetura, manifestando uma visão simplista na composição dos componentes naturais. Por essa razão, tais formulações sofreram inúmeras críticas, muitas delas se baseavam no fato de que esses espaços livres públicos vastos e indefinidos não apresentavam características que pudessem estimular seu uso. Na compreensão de Andrade (2010, p. 115), faltava a cidade modernista “qualidades urbanas ligadas ao encontro, à reunião e à vida coletiva”.

3.4 Considerações parciais

A partir da costura entre as formulações teóricas e práticas podemos definir o sistema de parques como um projeto de paisagem, no qual a preocupação com o encontro entre as pessoas e a natureza parte da definição de soluções mais abrangentes. A ampliação do olhar sobre o território implica na adoção de intervenções de diversas escalas, através da composição de parques, jardins nas margens de rios e avenidas arborizadas, por exemplo. Intervenções essas que se apoiam num olhar previdente e protecionista, que tenta resguardar e potencializar os benefícios de sítios de exuberância natural, com atenção à topografia, às águas, à vegetação, à luz e aos ventos. Sendo assim, é possível interpretar que os sistemas de parques desenvolvidos por Olmsted no século XIX foram concebidos num processo atento às problemáticas apontadas por Besse: o meio ambiente natural, o solo e o território.

O projeto de sistema de parques foi fruto de um pensamento que se iniciou do projeto de parque. No século XIX, o parque se tornou símbolo de natureza dentro da cidade, componente essencial à vida cotidiana como espaço de lazer e tranquilidade. A partir da descrição dos parques projetados por Olmsted, podemos verificar que tal concepção envolvia critérios como: escolha do sítio adequado ao projeto; potencialidades paisagísticas com relação à topografia, águas, vegetação, luz e ventos; relação do parque com o entorno; funções adequadas à dimensão do sítio e às demandas da população; equilíbrio, hierarquia e distribuição das funções no parque; composição do cenário, tratamento do solo, da vegetação e das águas adequada à cada função; definição dos tipos de traçado em relação a movimentação e as visadas desejadas.

Quanto ao sistema de parques, essas reflexões se somam a outras questões, como: identificação de espaços livres públicos existentes; escolha de sítios adequados ao projeto de novos espaços livres públicos; definição do tipo de espaços livres públicos adequados ao entorno, às potencialidades paisagísticas, às dimensões dos sítios e às demandas da população; definição da composição artística da vegetação e das águas dos espaços livres públicos do sistema; hierarquia, distribuição e escala dos espaços livres públicos do sistema; traçado das conexões entre os espaços livres públicos levando em consideração a malha urbana existente.

Segundo Olmsted, a proposição de sistemas de parques tinha por objetivo ampliar o acesso da população aos parques, e conseqüentemente, suas vantagens para a saúde mental e física das pessoas. Para isso, tal sistema deveria ser associado ao sistema viário e ao sistema de transporte, permitindo um contato mais frequente com os componentes naturais em trajetos cotidianos. Para além disso, o sistema de parques era visto como um instrumento urbanístico impulsionador do crescimento urbano, capaz de valorizar o solo, atraindo o uso residencial para seus entornos.

Ao refletir sobre as condições de crescimento das cidades e a necessidade de prever e orientar sua expansão, Olmsted contribuiu com a elaboração do que mais tarde viria a ser o campo do planejamento urbano no início do século XX. De acordo com Eisenman (2013, p. 298-299), seu pensamento sistêmico sobre as cidades foi pioneiro e até hoje é referenciado quando se discute o paisagismo e urbanismo do período moderno. Nota-se que apesar de entendermos esses campos como disciplinas distintas na atualidade, Olmsted, assim como outros pensadores da época, compreendiam a cidade a partir das relações entre os componentes naturais e construídos.

O contraste e complementariedade entre componentes naturais e construídos passa a fazer parte da composição de diversos planos urbanísticos modernos, tendo em vista seus

argumentos sanitários e artísticos. Em alguns desses planos, os espaços livres públicos não são os componentes em destaque, mas estão subordinados ao sistema viário. Ainda assim, é possível perceber o uso da vegetação como elemento morfológico que enfatiza determinadas conexões viárias e articula praças e parques, de modo a demarcar claramente uma estrutura no tecido urbano proposto.

Nas formulações inspiradas nos modelos neoclássicos da *École de Beaux-Arts*, a vegetação está presente nos parques e em grandes eixos viários, associada a um traçado característico francês, de linhas retas e rígidas, de modo a compor um efeito monumental. Enquanto nas composições corrente alemã *Städtebau*, o desenho desses espaços livres públicos se associa mais claramente à componentes de relevância histórica do tecido urbano, respeitando o traçado existente e as marcas do passado de maneira mais evidente. Nas propostas de cidade-jardim e bairro-jardim, a composição conta com maior quantidade de espaços vegetados, delineada por formas orgânicas, próprias do paisagismo inglês.

É relevante salientar que o pensamento paisagístico, como aponta Diedrich (2013, p. 96-97), de fato parte do existente e do passado como inspiração para a composição do projeto. Isto se deve em grande parte ao desafio de propor através do manejo de componentes naturais, onde é necessário tratar a topografia, investigar a vegetação própria do local, assim como entender os fluxos e movimentos da água. Na disciplina urbanística outras questões ganham maior destaque, fazendo com que nem sempre exista uma concepção diretamente vinculada às condições existentes do sítio, como é possível verificar nas proposições de Le Corbusier.

Ainda assim, podemos compreender em alguns planos urbanísticos modernos a intenção de compor o espaço urbano a partir das relações entre os espaços construídos e os espaços livres públicos, investindo na criação de parques, praças e jardins de maneira integrada. Dessa maneira, o sistema de parques é compreendido como mais um instrumento de planejamento capaz de planificar a cidade, orientando seu crescimento e conectando partes antes não relacionadas. É possível compreender um olhar que enxerga o espaço vegetado para além de seu apelo ornamental, como um componente necessário e essencial à vida dos habitantes das cidades modernas.

4 O MÉTODO: O PROJETO DE SISTEMA DE PARQUES COMO ESTRUTURADOR DA MORFOLOGIA URBANA

No Recife, o projeto do engenheiro Martineau de 1860 foi o primeiro a apresentar a intenção de articular os espaços livres públicos do centro da cidade por meio da criação de uma estrutura de vias arborizadas que conectava um canal de drenagem a um parque, uma praça, cais e bordas d'água. Tal estrutura tinha como objetivo estabelecer a continuidade entre espaços sombreados e arejados, resolvendo demandas sanitárias, promovendo o embelezamento da cidade, e ao mesmo tempo, criando espaços de lazer que fomentavam a adoção de novos hábitos sociais, pode-se dizer que se tratava de um **projeto de sistema de parques**.

O vislumbre da ambiciosa proposta de Martineau motivou a investigação de outras propostas de sistema de parques presentes em planos urbanísticos para o Recife da primeira metade do século XX. Tendo em vista que a origem desse tipo de projeto, o sistema de parques, está associada às formulações do campo da arquitetura da paisagem, decidiu-se por analisar tais ideias em termos de projeto de paisagem. Ainda que as propostas para o Recife tenham sido elaboradas por urbanistas, arquitetos e engenheiros, constata-se que à época, as especificidades que atualmente dividem estes campos disciplinares ainda estavam em construção. De modo que o parque e outros espaços livres públicos eram vistos como instrumentos presentes em diversos planos urbanísticos modernos.

O sistema de parques como proposta de articulação de espaços livres públicos presente nos planos urbanísticos modernos para o Recife se constitui como objeto de análise dessa pesquisa que este capítulo pretende identificar, revelando em que termos será investigado. O método que conduziu a pesquisa tem como fios condutores problemáticas do projeto de paisagem apontadas por Besse, articulando-as aos princípios projetuais da arquitetura da paisagem fundamentados por Olmsted, visando investigar as particularidades do projeto de paisagem de sistema de parques.

4.1 Critérios de análise

A fundamentação teórica explorou as três problemáticas do projeto de paisagem apontadas por Besse (2014) – meio ambiente natural, solo e território – como eixos orientadores para entender o processo de pensamento do projetista face à paisagem. Ao passo que, os

princípios projetuais da arquitetura da paisagem de Olmsted – Teoria do Ambiente Restaurador, cenário, estilo, separação, serviço, saneamento, adequação e subordinação – foram considerados essenciais para compreender a formulação do projeto de paisagem de sistema de parques em meados do século XIX e início do século XX.

Considerando o interesse metodológico da pesquisa em costurar a teoria e a prática, a interpretação das problemáticas de Besse e dos princípios de Olmsted conduziu a definição do fundamento do projeto de paisagem de sistema de parques no período moderno e dos critérios de análise passíveis de serem aplicados na pesquisa. Entende-se que durante o processo de concepção projetual, os temas ressaltados pelas problemáticas e princípios se relacionam de maneira complexa de modo a conduzir o projetista a assimilar o existente e tomar decisões.

A **problemática do meio ambiente natural** remete a preocupação com a relação entre os seres humanos e a natureza e pode ser associada à **Teoria do Ambiente Restaurador**, visto que esta denota a intenção primordial de favorecer a saúde física e mental da população através do contato com as águas e a vegetação. Os princípios **cenário** e **estilo** destacam a atenção direcionada à composição artística do cenário naturalista e seus efeitos estéticos. Enquanto os princípios **separação**, **serviço** e **saneamento** apontam o tratamento direcionado à dimensão funcional e aos benefícios sanitários relacionados ao projeto de paisagem. Podemos dizer que esse conjunto de aspectos **fundamenta o sistema de parques como um projeto de paisagem de cunho artístico e sanitário, com o interesse primordial de ampliar na escala da cidade o acesso a espaços livres públicos marcados por componentes naturais.**

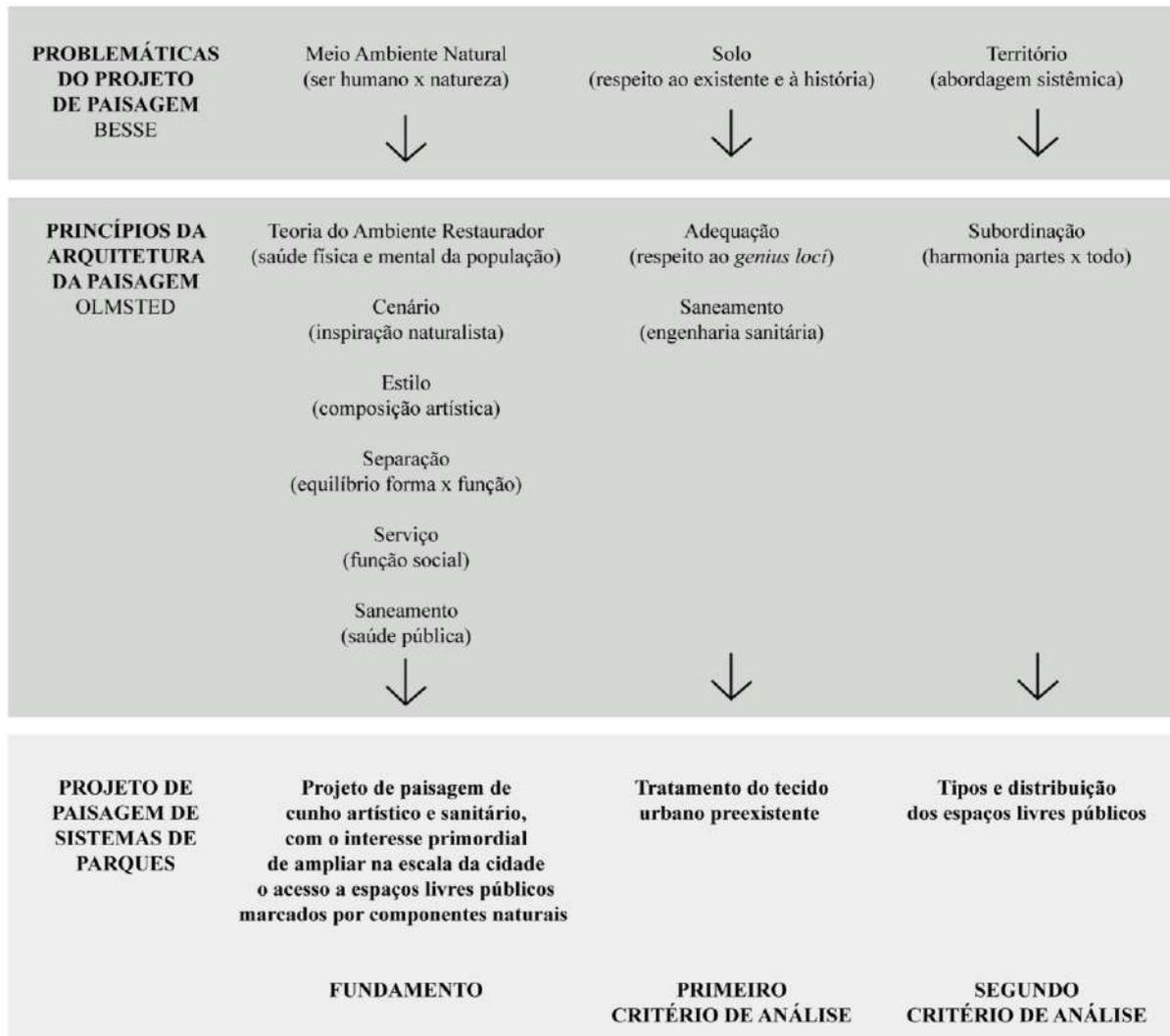
Interpretamos a **problemática do solo** de maneira vinculada ao princípio projetual de **adequação**, tendo em vista que ambas refletem a preocupação com a relação entre o projeto e os aspectos preexistentes que caracterizam o sítio, como a topografia, as condições de luz, a situação do entorno, os usos existentes e a história do lugar. O princípio **saneamento** também foi associado a esta problemática, uma vez que diz respeito a adoção de soluções de engenharia sanitária que demandam um esforço de investigação da topografia, das águas, do ar e da vegetação. A costura dessa trama nos conduziu ao **primeiro critério de análise, que discute o tratamento do tecido urbano preexistente na elaboração do projeto de paisagem de sistema de parques.**

A compreensão da **problemática do território** foi associada ao princípio **subordinação**, revelando a abordagem sistêmica e o pensamento compreensivo, preocupado com as relações entre as partes e o todo dentro do projeto e deste num contexto ainda mais amplo. Nessa perspectiva, consideramos pertinente a definição do **segundo critério de análise,**

que investiga os tipos de espaços livres públicos e a sua distribuição como conjunto no projeto de paisagem de sistema de parques.

Sendo assim, tendo como fios condutores as problemáticas do projeto de paisagem apontadas por Besse articuladas aos princípios projetuais da arquitetura da paisagem fundamentados por Olmsted, definimos os seguintes critérios de análise do projeto de paisagem de sistema de parques: **tratamento do tecido urbano preexistente** e **tipos e distribuição dos espaços livres públicos** (figura 52). Através desses dois critérios pretende-se desvendar e discutir os **princípios de concepção** dos sistemas de parques elaborados nos planos urbanísticos para o Recife da primeira metade do século XX.

Figura 52 - Esquema de definição dos critérios de análise do projeto de sistema de parques a partir da costura entre as problemáticas do projeto de paisagem de Besse e os princípios da arquitetura da paisagem de Olmsted.



Fonte: Autora.

Os critérios apontam para a análise morfológica do projeto de sistema de parques, tendo em vista seu papel estruturador na malha urbana. De acordo com Lamas (2004, p. 37), a morfologia estuda as formas que configuram a cidade, buscando compreendê-las enquanto fenômeno físico. Segundo Lamas (2004, p. 38-39), os fenômenos sociais, econômicos, políticos, naturais e estéticos “convergem na morfologia como explicação da produção da forma, mas não como objeto de estudo”. O autor complementa:

[...] um estudo de morfologia urbana ocupa-se da divisão do meio urbano em partes (elementos morfológicos) e da articulação destes entre si e com o conjunto que definem – os lugares que constituem o espaço urbano. O que remete de imediato para a necessidade de identificação e clarificação dos elementos morfológicos, quer em ordem à leitura ou análise do espaço quer em ordem à sua concepção ou produção. (LAMAS, 2004, p. 38-39)

Pode-se dizer com base na colocação acima, que o estudo morfológico dialoga com a abordagem sistêmica. Conforme Lamas (2004, p. 76), a decomposição da forma é um processo que se relaciona tanto com a leitura e a análise do tecido urbano, como com a concepção de projetos. Para o autor, durante o processo projetual, devido a estrutura mental e operativa humana, as formas são estabelecidas pela adição e composição dos elementos morfológicos, que são formas de escalas inferiores.

No caso do sistema de parques, podemos dizer que a concepção da forma resulta da articulação entre elementos morfológicos inferiores, que correspondem a cada espaço livre público articulado no conjunto. São estes elementos morfológicos - vias arborizadas, praças, jardins e parques, por exemplo - que interessam a análise desta pesquisa tendo em vista sua configuração no projeto em termos de forma, função, localização, escalas, relação com o entorno e com a situação existente. Corroborando com Panerai (2014, p. 81), a análise da pesquisa parte da compreensão do espaço livre público como componente que organiza o tecido e que constitui o arcabouço da forma urbana.

Cabe esclarecer os critérios de análise de modo a pontuar aspectos particulares do projeto de paisagem de sistemas de parques que serão investigados nos capítulos seguintes.

4.1.1 Tratamento do tecido urbano preexistente

As particularidades do projeto de paisagem surgem ao lidar com o tecido urbano preexistente. A atenção ao tecido urbano e a compreensão da história de ocupação do lugar é primordial, por ser capaz de indicar sítios naturais de relevância, linhas estruturadoras,

edificações de referência, espaços a serem conservados e espaços suscetíveis à maiores modificações. Conforme Panerai (2014, p. 84), as marcas da história podem ser lidas a partir de comparações com mapas e plantas antigas, ou até mesmo pela reconstituição feita a partir de fontes históricas (narrações, descrições, arquivos notariais).

Em termos espaciais importa verificar como o projeto se posiciona em relação aos componentes naturais, como trata a topografia, os cursos d'água, os sítios alagados, se os espaços vegetados são protegidos ou não. Cabe também investigar até que ponto os espaços livres públicos existentes foram considerados nas propostas novas, que espaços foram identificados como mais emblemáticos e estruturantes. As edificações de referência, por sua vez, também podem motivar a criação de determinado espaço livre público, como uma via arborizada que direciona o olhar para determinado edifício de valor cívico, ou um pátio ou largo criado defronte a uma igreja, mercado ou edifício institucional, por exemplo. As conexões viárias mais antigas e marcantes também podem ser remodeladas em propostas de sistemas de parque, como forma de acentuar seu valor como elemento estruturador do tecido, enquanto outras ruas podem vir a ser apagadas ou suprimidas da malha urbana.

Sendo assim, a análise das relações entre os espaços livres públicos propostos e o tecido urbano preexistente investiga o projeto de paisagem de sistema de parques tendo em vista principalmente quatro aspectos: componentes naturais (topografia, águas e vegetação), espaços livres públicos existentes, edificações de referência e conexões viárias. Segundo Lamas (2004, p. 24), o projetista busca soluções para as cidades pelo desenho através de sua sensibilidade ao sítio e ao contexto, criatividade e imaginação, capacidade de síntese e visão global dos problemas, mas também por uma experiência capaz de associar o presente à história, como fonte de aprendizagem e reflexão. Por essa razão Lamas (2004, p. 111) coloca que:

O tempo é fundamental para compreender o território como objeto físico e também para posicionar a intervenção do arquiteto: intervenção num dado momento que modifica a forma existente e que poderá também sofrer um processo de evolução.

4.1.2 Tipos e distribuição dos espaços livres públicos

O sistema de parques se refere aos espaços livres públicos propostos e espaços livres públicos existentes tomados como conjunto, no qual cada espaço corresponde a um tipo, projetado distribuído segundo uma hierarquia adequada às escalas da cidade. É revelante retomar que os tipos de espaços livres públicos ou elementos morfológicos dos sistemas de parques podem ser divididos em dois grupos em detrimento de suas formas: espaços de caráter

linear e espaços de caráter de mancha (bolsões). Os elementos morfológicos lineares compreendem: ruas arborizadas (vielas, avenidas, etc.), pontes, orlas de praia, margens de rios e canais e cais, por exemplo. Enquanto os elementos morfológicos com caráter de mancha são: Unidades de Conservação, parques, praças, jardins, largos, pátios, campos de futebol, recantos, cemitérios, campus universitário, jardins botânicos, arboretos, dentre outros.

Tendo em vista a forma, a função, a composição e sua atratividade, cada tipo de espaço livre público pode ser entendido dentro de uma hierarquia que indica sua distribuição considerando as diferentes escalas urbanas. Se consideramos, por exemplo, a variável dimensão, podemos apontar praças para recreação infantil como tipos de menor dimensão ou inferiores, que normalmente devem ser mais numerosos na malha urbana e mais bem distribuídos na escala do bairro. Enquanto parques geralmente tem maior dimensão, e por sua raridade e atratividade, devem estar localizados em áreas de maior visibilidade e facilidade de acesso, adequadas a escala da cidade. As relações entre os tipos, hierarquia, distribuição e escala são fundamentadas em uma abordagem sistêmica, como aponta Spirn (1995, p. 271):

Cada edificio e grupo de edificios, com suas áreas verdes e praças circundantes, cada parque, e cada rua e estrada deve ser projetado não só como um sistema em si mesmo, mas como parte de um bairro maior, que é um subsistema da cidade, e como uma pequena peça do ecossistema metropolitano global.

Sendo assim, a escala da rua é definida por Lamas (2004, p. 73-74), como a menor porção de espaço urbano com forma própria, onde é possível compreender fachadas e os seus pormenores construtivos, mobiliário urbano, pavimentos, cores, texturas letreiros, árvores e monumentos isolados. Na escala da rua, os espaços livres públicos mais expressivos são as vielas, pequenos jardins e recantos, são espaços de reduzidas dimensões apropriados pela população numa esfera mais intimista. Estes espaços fazem parte da estrutura interior da cidade, e se constituem como pequenos elementos geradores de amenidades que contrastam com o tecido urbano denso.

A escala do bairro pretende apontar áreas homogêneas identificáveis, de acordo com Lamas (2004, p. 74), essa dimensão pressupõe uma estrutura de ruas, praças ou de formas de escalas inferiores. De acordo com o autor, é a partir dessa dimensão que existe verdadeiramente a área urbana ou parte dela. Segundo Berjman (2001, s/p), a praça está relacionada à escala da vida nos bairros, como um lugar espaçoso rodeado de casas num interior de um povoado, tendo forte significado para os habitantes. Outros espaços livres de referência para o bairro são os campos de futebol, pátios de igrejas e largos de mercados, que muitas vezes se configuram

como pontos centrais, funcionando como espaços para festividades, feiras e encontros da população.

A escala da cidade, ou a dimensão territorial, se estrutura através da articulação de diferentes bairros. De acordo com Lamas (2004, p. 74) a forma da cidade é definida por elementos primários ou estruturantes, como os arruamentos, os bairros, o zoneamento habitacional, central ou produtivo. Como visto no capítulo 1, Sá Carneiro (2004,) considera que alguns espaços livres públicos são elementos modeladores da forma na escala da cidade que podem vir a se estabelecer como suportes contínuos ou linhas de força da paisagem. Os espaços livres públicos que podem definir tais linhas são: parques, avenidas arborizadas, pontes, cemitérios, campus universitários, Unidades de Conservação, jardins botânicos, faixas de praia e margens de rios e canais.

Tabela 1: Distribuição hierárquica dos espaços livres públicos tendo em vista sua escala

		Escala		
		Escala da rua	Escala do bairro	Escala da cidade
Forma	Linear	Vielas arborizadas	Ruas arborizadas	Avenidas arborizadas Pontes Cais Faixas de praia e orla Parques lineares Margens de rios e canais
	Mancha	Canteiros viários Pequenos jardins Recantos	Praças Largos Pátios Jardins Campos de futebol	Parques Unidades de conservação Jardins botânicos e arboretos Cemitérios Campus universitário

Conforme Sá Carneiro (2004, p. 79), a estrutura envolvente na escala da cidade deve ser articulada à estrutura interior na escala do bairro e da rua, de modo a trazer coerência ao tecido urbano por meio da distribuição hierarquizada dos espaços livres públicos no tecido urbano. Para Macêdo (1995, p. 52-53), tal distribuição deve também levar em conta as carências sociais, a acessibilidade e a manutenção de recursos ambientais finitos, como água e florestas nativas e de proteção de solos frágeis. Esta visão reforça um processo projetual baseado num profundo conhecimento do suporte territorial considerando os componentes naturais, a história de ocupação, os níveis de apropriação e aspectos simbólicos.

4.2 Objeto de investigação

A partir da definição dos critérios para analisar o projeto de paisagem de sistemas de parques – tratamento do tecido urbano preexistente e tipos e distribuição dos espaços livres públicos – a investigação se debruça sobre o contexto da cidade do Recife, que foi objeto de planos urbanísticos com propostas de sistema de parques ou de articulação de espaços livres públicos. O breve panorama do capítulo 1 revelou que as primeiras conexões entre espaços livres públicos propostas por Martineau em 1860, foram sucedidas por formulações com preocupações semelhantes, sobretudo na primeira metade do século XX, aparecendo novamente nas décadas de 1970 e 1980, e no início do século XXI.

O “Projeto do Passeio Público para a Cidade do Recife” de Martineau (1860), apesar de ter sido visionário e pioneiro, promovia melhoramentos de pequeno porte de modo a articular espaços livres públicos de bairros vizinhos, no centro do Recife. As propostas elaboradas nas décadas de 1970 e 1980 estavam embasadas em temáticas ecológicas e ambientalistas que tinham força à época. Enquanto que as proposições da primeira metade do século XX, tentavam estruturar o tecido na escala da cidade, fundamentadas em paradigmas sanitários e artísticos, mais alinhados com as questões que motivaram a criação dos primeiros sistemas de parques por Olmsted, assim como as propostas de articulação de espaços livres públicos presentes no debate urbanístico moderno.

No Recife da primeira metade do século XX, o “Plano de Melhoramentos para o Recife” desenvolvido por Saturnino de Brito em 1917 foi a primeira iniciativa de controlar o crescimento da cidade de maneira sistêmica considerando a criação de um sistema de parques. Entre os anos de 1920 e 1930, a efervescência cultural motivada pelos movimentos locais favoreceu a introdução de preceitos do modernismo no Recife. Segundo Pontual (2008, p. 168), os planos urbanísticos elaborados por Nestor de Figueiredo, Atílio Corrêa Lima e Ulhôa Cintra figuram entre os que conferiram maior visibilidade a esses preceitos. Em tais planos, a articulação dos espaços livres públicos aparece como recurso estruturador da malha urbana, conferindo legibilidade ao tecido urbano na escala da cidade.

Segundo Araújo (2008, p. 87-88), o trabalho de Saturnino de Brito no Recife “proveu uma nova forma de pensar e planejar a cidade”, sendo assim, uma das hipóteses da presente pesquisa é que o plano de Brito foi pioneiro em projetar o Recife sobre uma abordagem sistêmica com um olhar sensível ao projeto de paisagem, que acabou por influenciar soluções presentes nos planos posteriores. Por esta razão, as formulações de Brito são avaliadas em maior

profundidade e se estabelecem como parâmetro para a análise dos planos elaborados por Nestor de Figueiredo (1932-1934), Atílio Corrêa Lima (1936) e Ulhôa Cintra (1943).

Cabe esclarecer que o plano urbanístico, é colocado por Lamas (2004, p. 122), como o esforço de modificação da forma urbana física no espaço e no tempo, visando solucionar aspectos de ordem funcional, social, econômica e política, presentes no programa. No Recife, esses planos também foram denominados de plano da cidade, plano reformador, plano de expansão e plano geral, assim como as propostas de articulação de espaços livres públicos foram associadas a diferentes nomenclaturas: sistemas de parques, sistemas de bosques e parques e sistemas de parques e jardins. Apesar das diferenças, entende-se que a intenção de conectar espaços por meio da vegetação e das águas unifica tais formulações como um conjunto passível de ser analisado como projeto de sistema de parques.

O interesse em discutir os projetos de sistema de parques propostos para o Recife também está fundamentado na observação do tecido urbano atual e na identificação de indícios que apontam a consolidação de algumas intenções projetuais relativas aos espaços livres públicos. O objetivo geral da pesquisa é identificar os princípios de concepção dos projetos sistemas de parques para o Recife na primeira metade do século XX. A investigação, portanto, se debruça sobre tais planos tendo como base os seguintes questionamentos: Até que ponto os sistemas de parques propostos foram elaborados com base em um olhar sensível ao projeto de paisagem? Em que medida a atuação de Brito é pioneira e direciona as formulações posteriores? Que vestígios no tecido urbano apontam para a consolidação das proposições relativas aos espaços livres públicos?

4.3 Etapas metodológicas e procedimentos

Considerando o objeto de investigação e os critérios de análise definidos na figura 52, a pesquisa, de abordagem qualitativa, foi desenvolvida a partir de três etapas metodológicas: a etapa 1 consistiu na pesquisa bibliográfica e pesquisa documental; a etapa 2 contemplou a análise morfológica dos planos; e a etapa 3 a interpretação de todo material analisado tendo como base o referencial teórico sobre projeto de paisagem de sistema de parques.

A pesquisa bibliográfica pretende propiciar o exame dos dados sob novo enfoque ou abordagem, sem se constituir como mera repetição do que já foi dito e escrito sobre o tema. Esse procedimento foi realizado seguindo as orientações de Severino (2007, p. 122), utilizando-se de dados e categorias já trabalhados por outros pesquisadores, os documentos consultados foram: publicações, jornais, revistas, livros, artigos científicos, monografias, dissertações, teses,

além de material cartográfico. Tais documentos se constituem como fontes secundárias que servem ao conhecimento do que foi descrito e analisado acerca de um tema, permitindo identificar problemas conhecidos, assim como identificar lacunas ou conhecimentos pouco aprofundados.

A presente dissertação propõe justamente a análise dos planos urbanísticos para o Recife elaborados na primeira metade do século XX, considerando em específico as propostas de sistema de parques e articulações de espaços livres públicos e suas possíveis relações com o tema do projeto de paisagem. A análise das fontes secundárias, sobretudo as pesquisas de Baltar (2000), Outtes (1991), Pontual (1999, 2001, 2008), Reynaldo (2017), Moreira (1994, 1999, 2010) e Araújo (2008) revelaram a existência de proposições para os espaços livres públicos do Recife nos planos. Mas também permitiram perceber a ausência de uma investigação mais profunda sobre essas proposições no âmbito de uma reflexão preocupada com as relações entre urbanismo e paisagismo.

Ainda na primeira etapa, a pesquisa documental foi realizada de modo paralelo à pesquisa bibliográfica. Segundo Severino (2007, p. 123), a pesquisa documental consiste no tratamento de fontes primárias que se constituem como matéria-prima para investigação do pesquisador, possibilitando um conhecimento mais objetivo da realidade da época. Nesta investigação, a pesquisa documental foi realizada a partir de documentos oficiais, relatórios e jornais de circulação diária. Foram consultados os jornais “Diário de Pernambuco” e “Jornal Pequeno” disponíveis no acervo da Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro e o jornal “Diário da Manhã”, disponível no acervo da Companhia Editora de Pernambuco (CEPE).

Também foi essencial à pesquisa, a análise dos volumes XIII, IX e XX das “Obras Completas de Saturnino de Brito”. Os dois primeiros volumes se referem ao Saneamento do Recife, reunindo discutindo temas da engenharia sanitária, o diagnóstico sobre a cidade do Recife e as propostas previstas por Saturnino, além de relatórios parciais anuais sobre o andamento das obras e inúmeros desenhos técnicos. O último volume concentra uma série de textos de Brito sobre urbanismo, dentre eles *Notes sur le tracé sanitaire des villes* escrito para a Conferência *La Cité Reconstituée* em 1916, que segundo Moreira (2010, p. 49), “condensa suas principais ideias e pode ser considerado o primeiro esforço para se estabelecer uma teoria do urbanismo no Brasil”.

A segunda etapa metodológica consistiu na análise morfológica dos planos considerando os critérios definidos a partir da fundamentação teórica: tratamento do tecido urbano preexistente e tipos e distribuição dos espaços livres públicos. O objetivo desta etapa

foi compreender os princípios de concepção das propostas de sistemas de parques e articulação de espaços livres públicos.

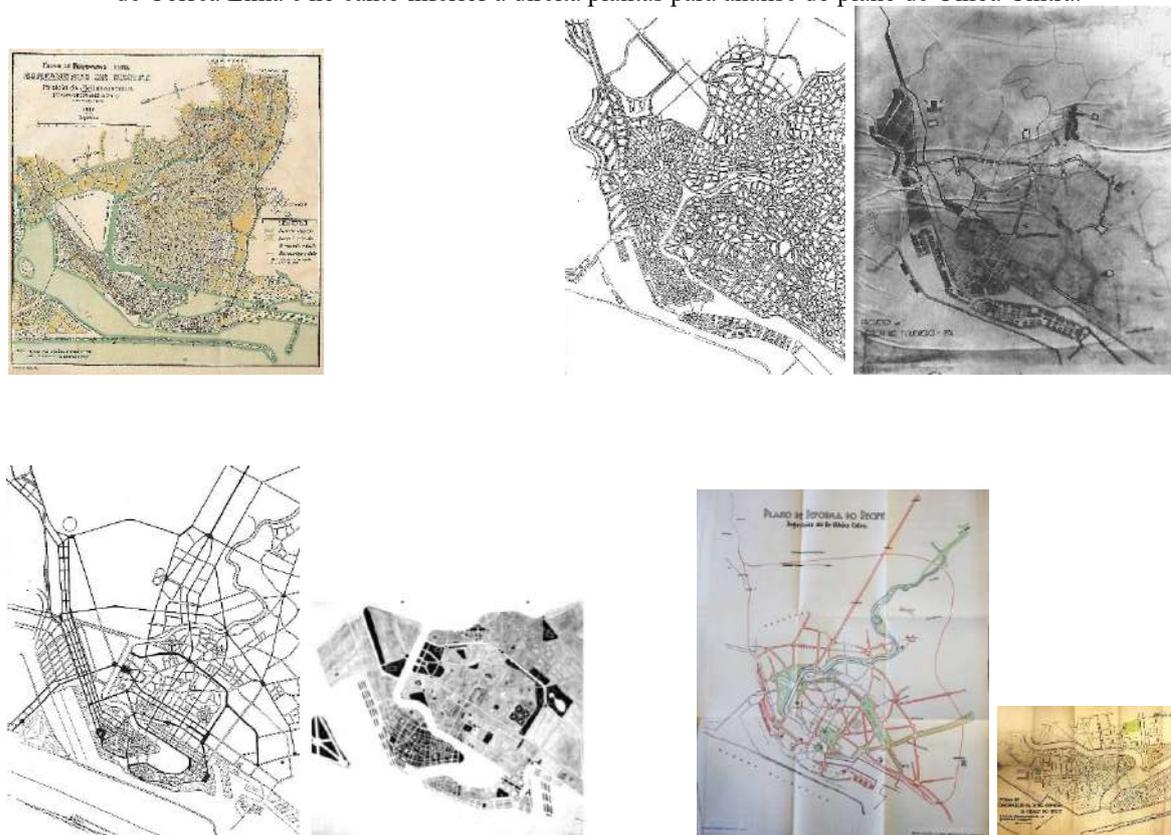
Para tal, foram realizados os seguintes procedimentos: a) elaboração do **Esquema 1 - Redesenho do plano**, com linguagem gráfica padronizada de modo a facilitar a análise e comparação; b) desenvolvimento do **Esquema 2 - Espaços livres públicos identificados**, demarcando todos os espaços livres públicos identificados no plano pela autora da pesquisa; c) construção do **Esquema 3 - Espaços livres públicos existentes e propostos**, elaborado pela autora da pesquisa via comparação com as plantas da cidade e documentos textuais que assinalam os espaços livres públicos construídos no tecido urbano à época; d) confecção do **Esquema 4 - Espaços livres públicos de caráter linear e de caráter de mancha**, através de interpretação e classificação da autora da pesquisa; e) elaboração do **Esquema 5 - Tipos de espaços livres públicos**, com base na interpretação e classificação da autora da pesquisa.

Os esquemas foram produzidos de modo a dar destaque aos sistemas de parques propostos, como uma “cartografia seletiva, que coloca em evidência dimensões e localizações, que permite comparações, que revela traçados e permanências” (PANERAI, 2014, p. 45). O esquema 1 consiste no redesenho dos planos, sua elaboração foi realizada mediante digitalização de documentos gráficos e redesenho com o auxílio de programas de computador. Eles revelam o traçado das curvas de nível, águas, quadras, edifícios, linhas férreas, sítios naturais e espaços livres públicos traçados pelo autor do plano. Todos os documentos gráficos (figura 53) que serviram de base para realização da análise serão devidamente apresentados nos capítulos seguintes.

Para a análise do plano de Saturnino de Brito foi considerada a planta do “Projeto de Melhoramentos” de 1917 que consta no livro de Brito (1942), o esquema foi acrescido da localização das estações dos distritos sanitários da planta do “Plano de Saneamento” presente no mesmo livro. A análise do plano de Nestor de Figueiredo foi realizada a partir da planta do anteprojeto do “Plano de remodelação e desenvolvimento systematico da cidade do Recife” de 1932 exposta no estudo de Baltar (2000), a planta datada de 1934 do livro de Reynaldo (2017) também foi consultada. A investigação do plano de Atílio Corrêa Lima foi desenvolvida com base em duas plantas: o anteprojeto do “Plano de Remodelação Geral do Recife” de 1936 do livro de Baltar (2000) e o detalhe do plano de 1936 presente no texto de Pontual (2008), no qual os espaços livres públicos estão hachurados. Por fim, a análise do plano de Ulhôa Cintra foi elaborada a partir da planta “Sugestões para Orientação do Estudo de um Plano Geral de Remodelação e Expansão da Cidade do Recife” que consta no livro de Reynaldo (2017),

também foi consultada a planta do “Estudo de Remodelação da zona central da cidade do Recife” de Ulhôa Cintra, presente no mesmo livro.

Figura 53 - No canto superior à esquerda planta para a análise do plano de Brito, no canto superior à direita plantas para análise do plano de Figueiredo, no canto inferior à esquerda plantas para análise do plano de Corrêa Lima e no canto inferior à direita plantas para análise do plano de Ulhôa Cintra.



Fonte: Autora.

Devido a ausência de cores e hachuras identificando os espaços livres públicos em alguns documentos gráficos, foi constatada a necessidade de realizar o esquema 2, que tem como objetivo demarcar todos os espaços livres públicos identificados pela autora. A identificação foi realizada mediante análise morfológica do plano, identificando pátios e largos que normalmente não são hachurados, assim como espaços livres públicos existentes, também relevantes para a configuração do sistema de parques. Nesta etapa foi essencial o confronto dos documentos gráficos com os documentos textuais de fontes primárias e secundárias, por vezes, o esquema foi acrescido de espaços livres públicos propostos relatados nos documentos textuais que não haviam sido precisamente demarcados nas plantas que dispúnhamos.

O esquema 3 consiste na distinção entre espaços livres públicos existentes e propostos. Esta investigação foi realizada com base na comparação entre os planos idealizados e as plantas da cidade do Recife fruto de levantamentos das condições existentes: a “Planta da Cidade do

Recife” de 1906 realizada pelos ingleses Douglas Fox e Whitley e a “Planta da Cidade do Recife e Arredores” de 1932, de responsabilidade do engenheiro Domingos Ferreira. A planta da cidade elaborada em 1932, segundo Reynaldo (2017, p. 44), se constitui em importante instrumento de apoio aos projetos propostos a partir de 1930 e atualizava todos os levantamentos da cidade e seus arredores realizados até então. A pesquisa de Almeida (2001) relativa à articulação dos espaços livres públicos dos bairros centrais do Recife no século XIX e o livro de Silva (2010) sobre os jardins do Recife entre meados do século XIX e início do século XX também foram essenciais à identificação dos espaços livres públicos existentes à época.

Os esquemas 4 e 5 foram elaborados a partir da interpretação dos espaços livres públicos pela autora, tendo em vista a classificação enquanto forma e tipo. A interpretação foi realizada com base na fundamentação teórica sobre o projeto de paisagem de sistema de parques. Para facilitar a análise, os espaços livres públicos identificados na pesquisa que não foram nomeados pelo autor do plano foram aqui denominados considerando o tipo e o bairro em que estavam localizados, como por exemplo: Parque no Espinheiro ou Praça na Ilha do Leite. Achemos prudente distinguir nos esquemas 2, 3, 4 e 5 os edifícios existentes e os edifícios propostos, que muitas vezes eram desenhados da mesma maneira nos planos.

Conforme Lira (1995, p. 83-84), a compreensão dos detentores do saber urbanístico da época era que: “Sem o plano não se pode presidir a vida, modificação e expansão da cidade; sem a planta não se pode conhecer esse processo”. Sendo assim, tais planos também foram contrapostos à planta do tecido atual elaborada a partir dos dados obtidos no site de Informações Geográficas do Recife (ESIG) e nas leis municipais 18.014/2014 e 18.451/2017 referentes ao Sistema Municipal de Unidades Protegidas. A comparação permite conhecer o processo de modificação do tecido urbano, de modo a verificar os vestígios que as propostas de sistemas de parques e articulação de espaços livres públicos dos planos deixaram no tecido urbano construído do Recife.

Tendo como base as pesquisas bibliográficas, documentais e as análises morfológicas, a terceira etapa da pesquisa compreendeu a interpretação de todo material a partir do referencial teórico sobre projeto de paisagem de sistema de parques. Os resultados revelaram os princípios de concepção dos sistemas de parques e propostas de articulação de espaços livres públicos formulados nos planos urbanísticos para o Recife da primeira metade do século XX. Permitindo compreender até que ponto as soluções estavam fundamentadas numa compreensão de projeto de paisagem e se a intenção de criação de um sistema de parques deixou marcas no tecido urbano atual da cidade.

5 SISTEMAS DE PARQUES: PLANOS PARA O RECIFE DOS ANOS 1910

O projeto de sistema de parques surge como solução capaz de ampliar os benefícios que um único parque poderia causar às cidades modernas. A ideia de Olmsted de orientar a expansão da cidade a partir de grandes vias arborizadas articuladas à parques passa a fazer parte do repertório de outros profissionais como estratégia capaz de promover a salubridade e o embelezamento urbano. Segundo Oliveira (2008, p. 72), o interesse pela criação de espaços vegetados se fortalece “tanto pelo lado da reflexão de uma série de paisagistas, como pelos agentes das reformas urbanas e urbanistas”, fazendo com que o sistema de parques se constitua como instrumento de planejamento urbano presente nos planos de reforma e expansão urbana.

As investigações, formulações teóricas e projetos da época circulavam por meio de publicações em revistas e livros, exposições internacionais, conferências, além disso, grande parte dos profissionais faziam viagens de estudo e elaboravam propostas para países estrangeiros. Desse modo, grande parte das discussões internacionais tiveram reflexo no Brasil e permearam o debate do urbanismo nacional, influenciando a tomada de decisões em planos urbanísticos. A difusão dessas ideias no contexto brasileiro não tem relação com o advento da industrialização ou a destruição provocada pelas guerras, como nos países estrangeiros. Se inserem, sobretudo, como medidas contra o intenso crescimento populacional, os problemas de insalubridade e o combate ao alastramento de epidemias.

Nesse sentido, o presente capítulo tem como objetivo discutir as formulações teóricas e práticas do engenheiro sanitário Saturnino de Brito, considerado “pai do urbanismo brasileiro”, tendo como objeto suas proposições para a cidade do Recife entre os anos de 1909 e 1917. Trata-se principalmente da análise dos **princípios de concepção do sistema de parques projetado por Brito no Projeto de Melhoramentos do Recife (1917)**.

5.1 As formulações de Saturnino de Brito

Desde o século XIX os engenheiros estiveram envolvidos com as questões urbanas, participando ativamente do processo de modernização do país. O domínio da técnica e da ciência permitiu a esses profissionais a realização de ferrovias, portos, barragens, construção

de pontes, avenidas, túneis, além de propostas para os sistemas de serviços urbanos como distribuição de energia elétrica, abastecimento de água e esgotamento sanitário.

Francisco Saturnino Rodrigues de Brito (1864-1929) foi um engenheiro civil formado na Escola Polytechnica do Rio de Janeiro em 1886, que por sua preocupação em solucionar os problemas relacionados ao saneamento e à expansão das cidades, acabou por ser reconhecido como uma “espécie de ‘pai’ do urbanismo brasileiro” (MENDONÇA ET AL, 2009, p. 10). Segundo Mendonça et al (2009, p. 28), no período entre 1896 e 1929, Brito realizou projetos para mais de quarenta cidades nas diversas regiões do país⁴³.

Entre 1887 e 1892 Brito trabalhou no projeto e construção de ferrovias em Minas Gerais, Ceará e Pernambuco, nos anos de 1893 e 1894 se dedicou a realização da planta topográfica de Piracicaba e da carta cadastral do Rio de Janeiro, respectivamente. Tais experiências profissionais permitiram o aperfeiçoamento da técnica de medição topográfica e o contato com o debate acerca dos problemas e soluções em voga para as cidades. Nos anos de 1894 e 1895 se tornou assistente do engenheiro Aarão Reis na construção de Belo Horizonte, nova capital de Minas Gerais. Deixou este cargo para assumir a coordenação do plano de extensão para a cidade de Vitória em 1895 e 1896.

Segundo Moreira (2010, p. 48-49), os planos desenvolvidos por Brito a partir de então “podem ser considerados um marco fundamental na estruturação do urbanismo moderno no país, antecipando muitas das discussões e concepções desenvolvidas nas décadas de 1930 e 1940”. Dentre eles, se destacam os planos de Santos (1905-1910) e de Recife (1909-1917) como obras mais complexas. Para além dos planos, Brito investiu na escrita de textos que apresentavam suas ideias para as cidades, assim como participou de diversos seminários, conferências e debates nacionais e internacionais que o permitiram divulgar suas concepções de maneira mais ampla⁴⁴.

No texto *Notes sur le tracé sanitaire des villes* escrito para a conferência *La Cité Reconstituée* em 1916, Brito aponta suas principais ideias referentes ao traçado das cidades levando em consideração o aspecto sanitário e o tratamento da topografia. Não se coloca como

⁴³ Dentre os planos de Saturnino de Brito se destacam as ideias para as cidades de Vitória (1895-1896), Santos (1905-1910), Recife (1909-1917), João Pessoa (1913), Pelotas (1926-1929). O Plano de Natal (1935-1939) foi realizado sob a chefia de Brito Filho.

⁴⁴ De acordo com Burger (2008, p. 72), Brito era membro do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, do Instituto de Engenharia de São Paulo, da *American Water Works Association*, da *Commission Internationale des Pentes D'Égouts*. Em 1905 se tornou mem de honra da *Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux*. Em 1926 o governo francês por proposta da *Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux*, concedeu-lhe a o título de *Chevalier de la Légion D'Honneur*, na qualidade de “*savant et ami de la France*”.

um urbanista ou *town planner*, mas sim como um engenheiro preocupado em resolver os problemas mais urgentes das cidades brasileiras. Para Brito, era inconcebível deixar as cidades se desenvolverem “ao acaso”, sem prever ou planejar sua expansão. O texto torna evidente a ampla e aprofundada pesquisa em escritos e proposições de urbanistas internacionais, dentre eles: Camillo Sitte, Stübben, Eugène Hénard, Augustin Rey e Léon Jaussely.

De acordo com Moreira (2010, p. 49), a obra de Brito se caracteriza como eminentemente moderna e pioneira por investir em uma “visão global sobre a cidade, concebendo-a como sistema”. O autor considera três aspectos como cruciais: a necessidade de Brito em desenhar um plano geral no sentido de prever e gerenciar a expansão da cidade; a preocupação em adaptar os traçados à topografia; e a ênfase às questões sanitárias. Para o engenheiro, não adiantava somente prover o saneamento do traçado urbano existente, era necessário prever o crescimento da rede sanitária, além disso, se os edifícios fossem construídos de maneira insalubre as medidas anteriores seriam insuficientes.

De modo que, conforme Burger (2008, p. 98), as propostas de Brito comportavam o Plano de Saneamento, composto pelos sistemas de esgotamento sanitário e de drenagem das águas pluviais; o projeto de expansão da cidade, com drenagem das áreas alagadas definindo novas áreas urbanizáveis; e o Projeto de Melhoramentos, que demarcava a abertura de ruas e criação de praças e parques. Brito investia na elaboração de um Plano Geral que tinha como principal diretriz o Plano de Saneamento, de modo que a definição do “traçado urbano estava subordinada ao traçado sanitário em suas linhas gerais” (BURGER, 2008, p. 97).

Interessante perceber como a necessidade de previsão e ordenamento do crescimento da cidade aproxima as formulações de Brito e Olmsted. Pode-se dizer que ambos partiam de uma abordagem sistêmica, muitas vezes convidados a solucionar um programa ou espaço específico, tinham a tendência de ampliar a escala de intervenção de modo a tentar corrigir o problema por meio de variadas estratégias de ação. Estavam comprometidos sobretudo com o tema da saúde pública, e tinham a convicção de que a modificação do espaço urbano era capaz de melhorar a qualidade de vida do indivíduo, considerando a “influência do meio sobre seu equilíbrio orgânico, sobre o bem-estar e a felicidade da sua família” (BRITO, 1943, p. 34).

Conforme Mendonça et al (2009, p. 39-40), a abordagem de Brito visava “corrigir a insalubridade do meio e modificar o comportamento social do homem”, apontando sua adesão à teoria dos meios e seu vínculo ao positivismo. De acordo com Moreira (2010, p. 46), a filosofia positivista, elaborada por Auguste Comte, “advogava a consolidação de um novo

estágio de desenvolvimento na evolução humana por meio da educação técnica e da ciência sob direção de um estado forte e centralizador”.

Na visão positivista, as cidades brasileiras viviam um momento caótico, com habitações insalubres superpopuladas, ruas estreitas, mal iluminadas e sujas, com uma população com maus hábitos, cenário que facilitava a difusão das epidemias. Para reverter esse quadro era necessário controlar o desenvolvimento das cidades por meio de planos desenvolvidos com base no conhecimento técnico e científico. Era preciso modificar os traçados das cidades, melhorar os serviços urbanos, conceber novos tipos de habitação, de modo a alcançar melhores condições de saúde física e moral para os habitantes. Essa compreensão ideológica fundamentou grande parte das soluções adotadas por Brito, para ele a centralização dos serviços urbanos pelo Estado era imprescindível, de acordo com Araújo (2008, p. 73):

A sua hipótese era esta: no dia em que o Estado centralizasse tais serviços, sujeitando-os a estudos prévios rigorosos, feitos por uma repartição técnica sanitária, adequada e criada exclusivamente para tal fim, ver-se-ia logo a mortalidade diminuir em todas as zonas fiscalizadas, compensando assim, fartamente, o que se chamava sarcasticamente de pequena violência, a chamada tirania sanitária.

Para Brito, tal centralização evitaria o domínio dos interesses imediatistas dos proprietários de terras, dos promotores imobiliários, das companhias de serviços públicos e a incompetência das administrações locais (MOREIRA, 2010, p. 49). Brito estava interessado em desenvolver o Plano de Saneamento e a expansão da cidade a partir de um procedimento racionalizado cientificamente com base na técnica sanitária. Entretanto, de acordo com Mendonça et al (2009, p. 60-61), seu método científico encontra uma “relação harmoniosa com uma ordem estética advinda da tradição pintoresca da urbanística europeia”.

O procedimento elaborado por Brito em seus planos de fato indica o desejo de conciliar soluções de ordem sanitária, ao mesmo tempo utilitárias e sociais, com soluções de ordem artística. No plano para a cidade de Vitória (1895-1896), de acordo com Mendonça et al (2009, p. 57-58), Brito inicia por rigorosas análises do existente, realizando procedimentos como: levantamento topográfico da área de projeto; discriminação detalhada em planta dos tipos de solo, firme e úmidos, demarcando as áreas de mangues e brejos; localização dos arruamentos; cálculos de abastecimento e captação de água e análise de qualidade das águas potáveis em suas fontes naturais.

Em posse de tais informações investe na determinação do traçado urbano levando em consideração a topografia do terreno, conservando as colinas existentes e aterrando a área

alagada para a criação de três núcleos urbanos: o Novo arrabalde, a Vila Monjardim e a Vila Hortícola. No Novo Arrabalde (figura 54), adota o traçado geométrico em grelha nas regiões mais planas, de modo a facilitar a implementação dos sistemas sanitários de forma mais eficiente e econômica. Define duas vias diagonais de caráter monumental, a Avenida da Penha e a Avenida Norte-Sul (atuais Nossa Senhora da Penha e Leitão da Silva) como eixos estruturantes. A convergência dessas avenidas define ao norte um ângulo agudo, e ao sul, uma avenida mais curta de igual largura, denominada Ordem e Progresso, conectando as duas diagonais.

Figura 54 - Projeto do Novo Arrabalde da cidade de Vitória de Saturnino de Brito de 1896.



Fonte: https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Francisco-Rodrigues-Saturnino-de-Brito-Projeto-de-um-novo-arrabalde-Saneamento_fig1_281618097. Acesso em 24/05/19

Segundo Mendonça et al (2009, p. 18-19), esses eixos estruturadores são pontuados por espaços livres públicos ajardinados, bosques de eucaliptos e edificios de referência, de modo a quebrar a monotonia. As extremidades dos eixos contam com uma “monumentalidade construída e/ou natural”, a Avenida da Penha é direcionada ao sul para o Convento da Penha do outro lado do estuário e a Avenida Norte-Sul é orientada rumo ao norte à serra do Mestre Álvaro. Para Mendonça et al (2009, p. 69), o efeito pintoresco na concepção do projeto do Novo Arrabalde de Vitória advém do tratamento dado por Brito ao enquadramento das visadas ao percorrer tais eixos retos, planos e longos.

Conforme Schenk (2008, p. 72), não existem termos exatos para definição de pintoresco. Mas podemos verificar sua relação com dois termos: pintura e pitoresco. De um lado a pintura, como arte e técnica que se interessa pela representação do mundo visível, portanto, da natureza

em toda sua complexidade, contraste e variedade de textura, cor, luz e sombra. De outro lado, o pitoresco, que faz referência aquilo que é singular, original, ou digno de ser pintado.

Compreende-se que traçar as cidades tendo em vista seus aspectos pinturescos significava portar um “sentimento artístico”, nas palavras de Brito (1944d, p. 40), que direcionava a atenção do projetista às particularidades do lugar, fossem marcadas pelos componentes naturais ou construídos.

Em resumo: os exemplos de planos irregulares de cidades antigas e modernas - alguns dos quais representam lugares de beleza universalmente conhecida, e outros lugares de uma aparência banal ou ruim - prova que o belo efeito não depende principalmente do plano, mas do pitoresco natural ou do sentimento artístico dos arquitetos que estudaram as condições das localidades e ordenaram seu embelezamento.⁴⁵ (BRITO, 1944d, p. 59)

Para Brito (1944d, p. 43-44), a preocupação em solucionar os problemas de circulação motivou o uso exagerado dos traçados geométricos regulares em tabuleiros ou grelhas pela sua praticidade. No entanto, algumas vezes esse princípio havia sido aplicado de maneira irracional. Nas formulações de Brito, o equilíbrio no uso da linha reta e da curva representava o desejo de dotar a cidade de qualidades sanitárias e artísticas.

É no projeto para Santos (1905-1910) que os princípios sanitários e artísticos de Brito orientam o desenho do que poderia ser chamado de sistema de parques. No século XIX a Câmara de Santos havia aprovado um plano que estabelecia a expansão da cidade a partir de uma quadrícula rígida e homogênea em toda a planície. Em 1905, quando Brito assumiu a chefia da Comissão de Saneamento, a convite do governador Jorge Tibiriçá, ele define um novo Plano Geral (figura 55), alterando a malha prevista com a inserção de canais margeados por avenidas, avenidas-parque, praças e parques.

⁴⁵ Tradução livre do autor do original em língua francesa. En résumé: les exemples de plans irréguliers de villes anciennes et modernes – dont quelques-uns représentant des endroits d’une beauté universellement connue, et les autres des endroits d’une aspect banal au mauvais – prouvent que le bel effet ne dépend pas principalement du plan, mais du pittoresque naturel ou du sentiment artistique des architectes qui ont étudié les conditions des localités et ordonné leur embellissement. (BRITO, 1944d, p. 59)

Figura 55 - Projeto para a cidade de Santos de Saturnino de Brito de 1910.



Fonte: Tochetto e Ferraz, 2015.

Conforme Burger (2008, p. 112), Brito inseriu na malha geométrica avenidas diagonais, construindo “um conjunto de nove canais de drenagem superficial, aproveitando, tanto quanto possível, a localização dos rios e riachos existentes”. Eles serviam a drenagem das águas pluviais da planície, assim como recolhiam as águas dos morros através de emissários. De acordo com Burger (2008, p. 108-109), os canais de concreto armado atravessavam a ilha de São Vicente, articulando de mar a mar, margeados por taludes gramados e avenidas arborizadas passaram a definir os eixos estruturantes da expansão urbana.

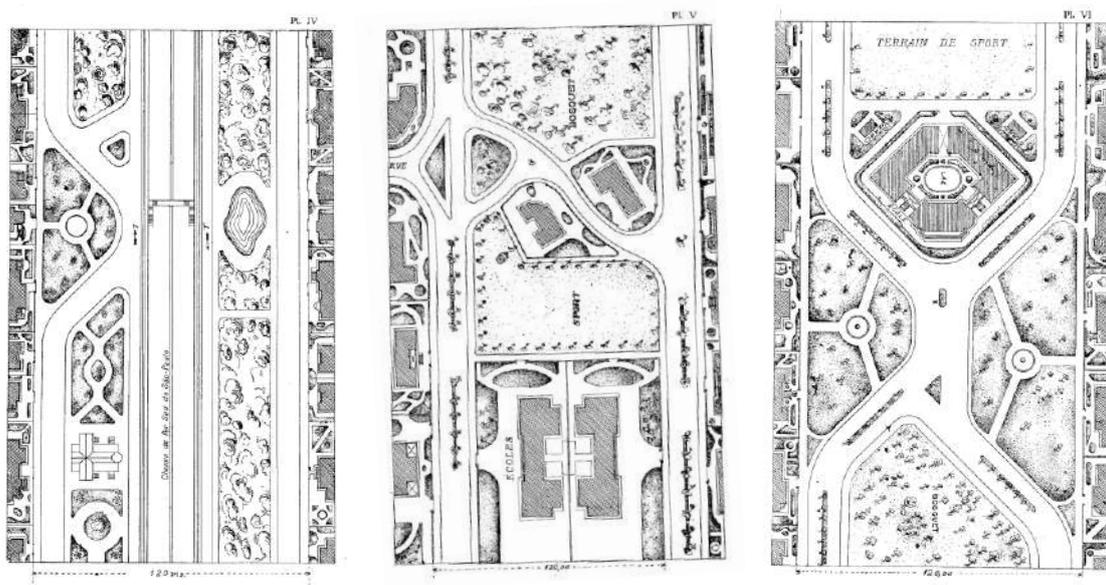
Pode-se dizer que o efeito paisagístico das intervenções de Brito resulta do interesse pela topografia e pelo escoamento das águas para a resolução das questões técnicas sanitárias. Abordagem que dialoga com a maneira como Olmsted pensou os problemas do Emerald Necklace em Boston, por exemplo, investindo na execução de comportas, criação de canais e bacias de retenção. Ainda assim, é preciso pontuar diferenças no tratamento dos componentes naturais, uma vez que Brito optou muitas vezes pela impermeabilização e retificação dos cursos d’água, enquanto Olmsted priorizava a construção de paisagens de caráter naturalista, preservando o solo permeável e a irregularidade do traçado, como fez no projeto para o rio Muddy (SPIRN, 1995, p. 163).

Um aspecto que aproxima novamente a estratégia de intervenção dos dois projetistas é o interesse em articular e estruturar o tecido por meio de largas avenidas arborizadas, chamadas de *parkways* por Olmsted e de avenidas-parque por Brito. Em Santos, Brito elaborou uma larga avenida-parque para conectar os canais, que surgia da ponta do Morro do José Menino e tomava diferentes direções no centro da planície se dirigindo à Ponta da Praia, onde se bifurcava até atingir o mar (BURGER, 2008, p. 118).

Para evitar a monotonia durante o percurso nesta longa avenida, Brito acrescenta bosques, jardins e determina a construção de praças em alguns dos cruzamentos com os canais. Também recomenda a construção de equipamentos de uso público, como escolas e campo de esportes. Um esquema (figura 56) foi desenvolvido no texto *Notes sur le tracé sanitaire des villes* para exemplificar esse tipo de avenida-parque, revelando uma larga faixa central gramada, com bosques e equipamentos públicos margeadas por avenidas com duas pistas para automóveis.

[...] aqui e ali, quebrando a monotonia do bosque, serão estabelecidas algumas construções particulares e municipais, com as clareiras plantadas de jardins; os hotéis, as casas de diversões e os campos de sport, os jardins botânicos e zoológicos, os sanatórios, os museus, as escolas... são estabelecimentos a abrigarem-se à sombra dos bosques, ao mesmo tempo que os transformam por completo em ridentes logradouros. Neste ponto de vista, não queiramos que domine de um modo exclusivo o eucalipto; outras espécies vegetais se podem associar, formando núcleos que deem ao visitante o inesperado na variação da paisagem. (BRITO, vol. VII, 1944, p. 86 apud BURGER, 2008, p. 114)

Figura 56 - Esquemas para avenidas-parques de Saturnino de Brito.



Fonte: Brito, 1944d.

A preocupação de Brito em tornar a experiência de paisagem do transeunte variada e surpreendente revela sua atenção a composição pintoresca das visadas considerando o caminhar do pedestre. Um tipo de procedimento recorrente nas análises que Sitte faz das ruas e praças das cidades tradicionais europeias. Conforme destaca Burger (2008, p. 78), apesar das soluções projetuais de Brito e Sitte serem distintas, ambos apoiavam a concepção organicista da cidade, baseavam suas proposições em estudos aprofundados sobre o lugar e se opunham em realizar traçados reticulados de maneira rígida, sem considerar os aspectos pintorescos das cidades.

Conforme Moreira (2010, p. 53-54), estas avenidas-parque ou avenidas de fundo de vale foram uma contribuição importante de Brito que poderiam ser implementadas pelo alargamento de vias já existentes na cidade construída, assim como poderiam ser planejadas e adaptadas a topografia de áreas de expansão. No plano para Santos, Brito propõe na orla da praia a criação da Avenida Parque da Barra, proposta que segundo Burger (2008, p. 117-118), só foi elaborada e construída na década de 1930 sob responsabilidade de outros profissionais, dentre eles paisagistas e botânicos.

Para o Plano de Saneamento, Brito adota o sistema separador absoluto, no qual a drenagem das águas pluvias é separada do sistema de esgotos. Segundo Burger (2008, p. 108-109), a rede de esgotos compreendia a instalação de coletores, emissários, sifões, estações distritais e uma usina terminal de elevação e emissão de despejos. Para transportar os esgotos através de coletores até sua disposição final no emissário submarino, foi necessário construir a Ponte Pênsil. De modo que se percebe a estruturação de um grande conjunto de propostas fruto de formulações de ordem prática e teórica que auxiliam Brito a elaborar uma metodologia do urbanismo sanitário.

No texto *Notes sur le tracé sanitaire des villes* escrito depois da realização do plano de Santos e durante a finalização do plano de Recife, Brito esclarece sua metodologia de planejamento. Numa primeira etapa se trata de realizar um levantamento preciso de diversas características do sítio a intervir, considerando a topografia, a demanda da população, as condições dos serviços urbanos, os problemas de insalubridade, os componentes naturais e construídos a serem conservados, dentre outros aspectos.

A segunda etapa consiste no desenho do **traçado sanitário**, priorizando a resolução dos sistemas de drenagem de águas pluviais, esgoto e o abastecimento de água, aproveitando ao máximo a condução dos coletores por gravidade. Nesta fase, segundo Burger (2008, p. 96), importava a adoção de critérios técnicos como exequibilidade, praticidade e economia para definir os materiais e as técnicas a serem empregados.

Durante a terceira etapa, Brito investia na realização do **traçado artístico**, quando propunha pequenas alterações no traçado sanitário de modo a valorizar certas visadas, preservar monumentos, definir algumas linhas irregulares, curvas ou tortuosas de modo a quebrar a regularidade do traçado e conferir maiores qualidades estéticas. Percebe-se, como coloca Moreira (2010, p. 51), que o traçado artístico estava subordinado ao traçado sanitário, de modo que as curvas de nível da topografia funcionavam como as “linhas mestras do plano de extensão

ou criação de cidades novas”. Por esta razão, Brito definia diferentes estratégias de traçado para os terrenos planos e terrenos acidentados:

Quando o terreno é plano, o traçado retilíneo, mas não rígido, com avenidas diagonais ou radiais, deve ser preferencialmente adoptado porque facilita muito o traçado dos trabalhos sanitários, a circulação, a polícia, a orientação dos transeuntes, etc; - a colaboração do artista Town Planner, no momento de organização do plano ou mais tarde, indicará as modificações de detalhe que a estética da cidade exige, mas que não devem, jamais, minar o esquema dos trabalhos sanitários.⁴⁶ (BRITO, 1944d, p.61-62)

Quando o terreno é acidentado devemos preferir naturalmente os traçados irregulares e a mistura de linhas, para colocá-las de acordo com a topografia e as necessidades a serem atendidas; quanto ao escoamento das águas e à circulação dos veículos por inclinações adequadas, deve-se considerar também o belo efeito do pitoresco natural e prever o posterior embelezamento da cidade.⁴⁷ (BRITO, 1944d, p.62)

Brito (1944d, p.61-62) ainda considera que o traçado deveria ser mais artístico ou pinturesco para as cidades-jardins, que para ele, deveriam ter seus princípios aplicados nos bairros dos subúrbios. Conforme Burger (2008, p. 81), Brito provavelmente conhecia as formulações de Howard e Unwin. Possivelmente considerava que a proporção de espaços vegetados em contraposição aos espaços construídos do modelo de cidade-jardim condizia com o modo de morar dos subúrbios, onde a vida no campo era valorizada.

Burger (2008, p. 83) também aponta em Brito influências do urbanismo da *Société Française des Urbanistes* (SFU), sobretudo de Eugène Hénard e Léon Jaussely. Para Burger (2008, p. 84), as ideias da SFU estão presentes no modo como o engenheiro conduzia seu trabalho a partir de um corpo técnico e coeso, acompanhando a evolução das obras, aproveitando as características locais, sendo a favor da recuperação das áreas degradadas e criticando demolições de tecidos tradicionais. Para a autora, Brito compartilha com a SFU o entendimento de cidade em sua totalidade, como um organismo vivo, ou seja, um sistema.

Multiplicamos os estudos para levar os esforços no sentido de uma orientação orgânica, isto é, estética, racional, prática; mas não se pode pensar em resolver todos os problemas locais por meio de regras ou tipos clássicos. O organismo da cidade é

⁴⁶ Tradução livre do autor do original em língua francesa. Quand le terrain est plat, le tracé rectiligne, mais non rigide, avec des avenues diagonales ou rayonnantes, doit être adopté de préférence parce qu’il facilite beaucoup le tracé des travaux sanitaires, la circulation, la police, l’orientation des passants, etc; - la collaboration de l’artiste Town Planner, au moment de l’organisation du plan ou plus tard, indiquera les modifications de détail qu’exige l’esthétique de la ville, mais qui ne doivent jamais porter atteinte au schéma des travaux sanitaires. (BRITO, 1944d, p.61-62)

⁴⁷ Tradução livre do autor do original em língua francesa. Quand le terrain est acidenté on doit préférer naturellement les tracés irréguliers et mixtilignes, pour les mettre d’accord avec la topographie et les besoins à satisfaire; quant à l’écoulement des eaux et à la circulation des véhicules par des pentes convenables, on doit aussi considérer le bel effet du pittoresque naturel et prévoir l’embellissement ultérieur de la ville. (BRITO, 1944d, p.62)

*comparável ao organismo humano; é ainda mais complexo. Para elevar ou guiar seu desenvolvimento, para tratá-lo ou saneá-lo, é necessário considerar as condições de cada indivíduo, de cada localidade, as influências recíprocas dos meios cósmicos e sociais. [...] Comparando os dois organismos, não devemos esquecer que a cidade é imortal, que ela terá sempre um futuro à sua frente.*⁴⁸ (BRITO, 1944d, p.34)

As formulações de Brito sobre a engenharia sanitária e os planos de expansão das cidades foram elaboradas, testadas e consolidadas durante o período em que prestou serviços ao Governo de Pernambuco, para a cidade do Recife.

5.2 O debate urbanístico no Recife do início do século XX

No início do século XX a cidade do Recife se afirmou como centro regional de prestação de serviços associado à produção agrícola e à atividade portuária. De acordo com Moreira (2010, p. 57), a expansão da malha urbana e o afluxo de migrantes do campo, devido às secas e à modernização do parque açucareiro, contribuíram para causar impactos na estrutura urbana. Nesse período, a cidade enfrentava péssimas condições dos serviços urbanos, problemas de insalubridade, ocorrências epidêmicas e altas taxas de mortalidade. Tal cenário impulsionou a realização de projetos e planos que buscavam modificar os espaços da cidade.

Moreira (2010, p. 58) sintetiza a política governamental do período por meio de três orientações: 1) O investimento em reformas para melhorar o trânsito e a circulação dos veículos, assim como as conexões ferroviárias. Modernização dos portos, investindo em equipamentos e maquinaria; 2) Embelezamento da cidade com base em “feições europeias” que pudessem transparecer a imagem de uma “nação próspera, civilizada e moderna”, estratégica para atrair o capital nacional; 3) Realização de campanhas de vacinação e desinfecção de casas para melhorar as condições higiênicas.

Na compreensão de Araújo (2008, p. 53), a realização de intervenções na capital pernambucana, “não se tratava apenas de otimizar o escoamento da produção, de criar um espaço cênico para suas elites ou de prover [...] serviços essenciais, mas, de consolidar o próprio regime”. Para o autor, desde 1892, quando Barbosa Lima foi eleito governador pela primeira

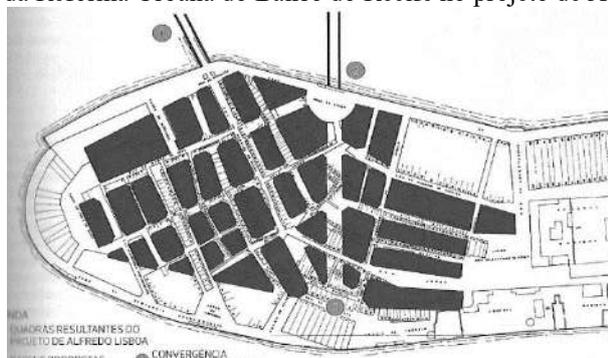
⁴⁸ Tradução livre do autor do original em língua francesa. On multiplie les études pour amener les efforts vers une orientation organique, c’est-à-dire, esthétique, rationnelle, pratique; mais on ne peut pas songer à résoudre tous les problèmes locaux par des règles ou des types classiques L’organisme-ville est comparable à l’organisme-homme; il est encore plus complexe. Pour l’élever ou guider son développement, pour le soigner ou l’assainir, il faut considérer les conditions de chaque individu, de chaque localité, les influences réciproques des milieux cosmiques et sociaux. [...] En comparant les deux organismes, on ne doit pas oublier que la ville est immortelle, qu’elle aura toujours un avenir devant elle. (BRITO, 1944d, p.34)

República, tem início um conjunto de ações sanitárias e de adequação do porto para projeção nacional. A produção agrícola para exportação se mantinha como principal atividade econômica, no entanto, a relação com a economia internacional exigia uma nova infraestrutura de comunicação e de transporte, na qual o porto desempenhava papel-chave do sistema.

Ainda assim, foi entre os anos de 1909 e 1917, conforme Moreira (2010, p. 58-59), que se iniciou o projeto de reaparelhamento e modernização do porto que causou a “construção e o reforço de diques e muralhas, de armazéns, serviços de dragagem e de aterros, implantação de calçamento e linhas férreas urbanas”. A realização dessas obras impulsionou a transformação da estrutura urbana do bairro portuário, que ficou conhecido como a Reforma Urbana do Bairro do Recife (1909-1913), movimento fortemente apoiado pelo patronato comercial e pelos setores profissionais.

Conforme Reynaldo (2017, p. 96), as obras da reforma urbana seguiam o projeto do engenheiro Alfredo Lisboa aprovado em 1911 (figura 57) e contava com a colaboração da Prefeitura do Recife. A proposta consistia na proposição de duas radiais, uma apoiada na estrutura viária da ocupação holandesa da primeira metade do XVII, a Avenida Marquês de Olinda, e outra que constava no projeto de Vauthier de 1844, a Avenida Rio Branco.

Figura 57 - Esquema da Reforma Urbana do Bairro do Recife no projeto de Alfredo Lisboa de 1911.



Fonte: Reynaldo, 2017.

A confluência das radiais no Cais da Lingueta implicou na demolição da Igreja do Corpo Santo, aspecto crucial para a vinculação da proposta às estratégias projetuais implementadas por Haussmann em Paris (MOREIRA, 2010, p. 58). Vale lembrar, como coloca Reynaldo (2017, p. 94), que “o pensamento francês domina a cultura e o gosto artístico, a vida popular e a sociedade brasileira da época”. Em muitas cidades brasileiras do período, as estratégias de composição inspiradas na reforma de Paris promoveram a inserção de componentes ornamentais e monumentais conjugados a aberturas de grandes vias arborizadas e de amplos traçados geométricos.

Simultaneamente a realização das obras do porto, havia um movimento de reestruturação e reorganização da saúde pública, produzindo uma ampla intervenção higienista e o controle dos serviços urbanos. Desde o final do século XIX, segundo Araújo (2008, p. 55), o governador Barbosa Lima atentava para a decadência dos serviços públicos que eram de responsabilidade de empresas que aproveitam o privilégio de longos contratos. A Companhia do Beberibe estava encarregada do abastecimento de água potável, a *Recife Drainage Company* era responsável pela rede de esgoto, a Companhia *Brazilian Railway Limited* estava a cargo da viação suburbana e a Companhia Ferro-Carril, do serviço de bondes.

Entre 1905 e 1906, o governador Sigmundo Gonsalves decidiu pela contratação dos engenheiros ingleses H. Michell Whitley e Douglas Fox para a elaboração do diagnóstico da cidade e do Plano de Saneamento. Segundo Moreira (2010, p. 59), o plano de Whitley e Fox⁴⁹ estendia a rede de esgotos para o mesmo limite utilizado pela rede de abastecimento de água da Companhia do Beberibe, sendo dimensionado para uma população de 114.000 habitantes de um total de 195.000, numa perspectiva de duração de 30 anos. Conforme Araújo (2008, p. 60), após examinar as propostas oferecidas por empresas para a execução do plano, o governador decide em 1908, tomar a responsabilidade pela administração do serviço e findar o contrato com a *Recife Drainage Company*.

Desse modo, percebe-se um movimento de centralização da responsabilidade pelo Plano de Saneamento para o Governo do Estado. Em 1909, ano de início das obras do porto, o governador Herculano Bandeira convida o engenheiro Saturnino de Brito, que se encontrava na cidade de Santos, para o cargo de engenheiro-chefe dos serviços da rede de esgotos (ARAÚJO, 2008, p. 61). Neste mesmo ano, segundo Reynaldo (2017, p. 105), durante o Congresso Médico realizado em 1909, é criada a Comissão de Saneamento do Recife, responsável pela gestão do plano.

Ao se fixar no Recife, em 1910, Brito encontra uma cidade com grande parte das atividades comerciais e de administração pública aglomeradas nas áreas próximas ao porto, no Bairro do Recife. Dois outros bairros centrais eram densamente construídos, Santo Antônio e São José, para além desses, grande parte do tecido ocupado por edificações se concentrava no Bairro da Boa Vista. Ocupações mais rarefeitas se espalhavam nas aglomerações periféricas, como Afogados, Capunga, Torre, Madalena, Aflitos e Encruzilhada.

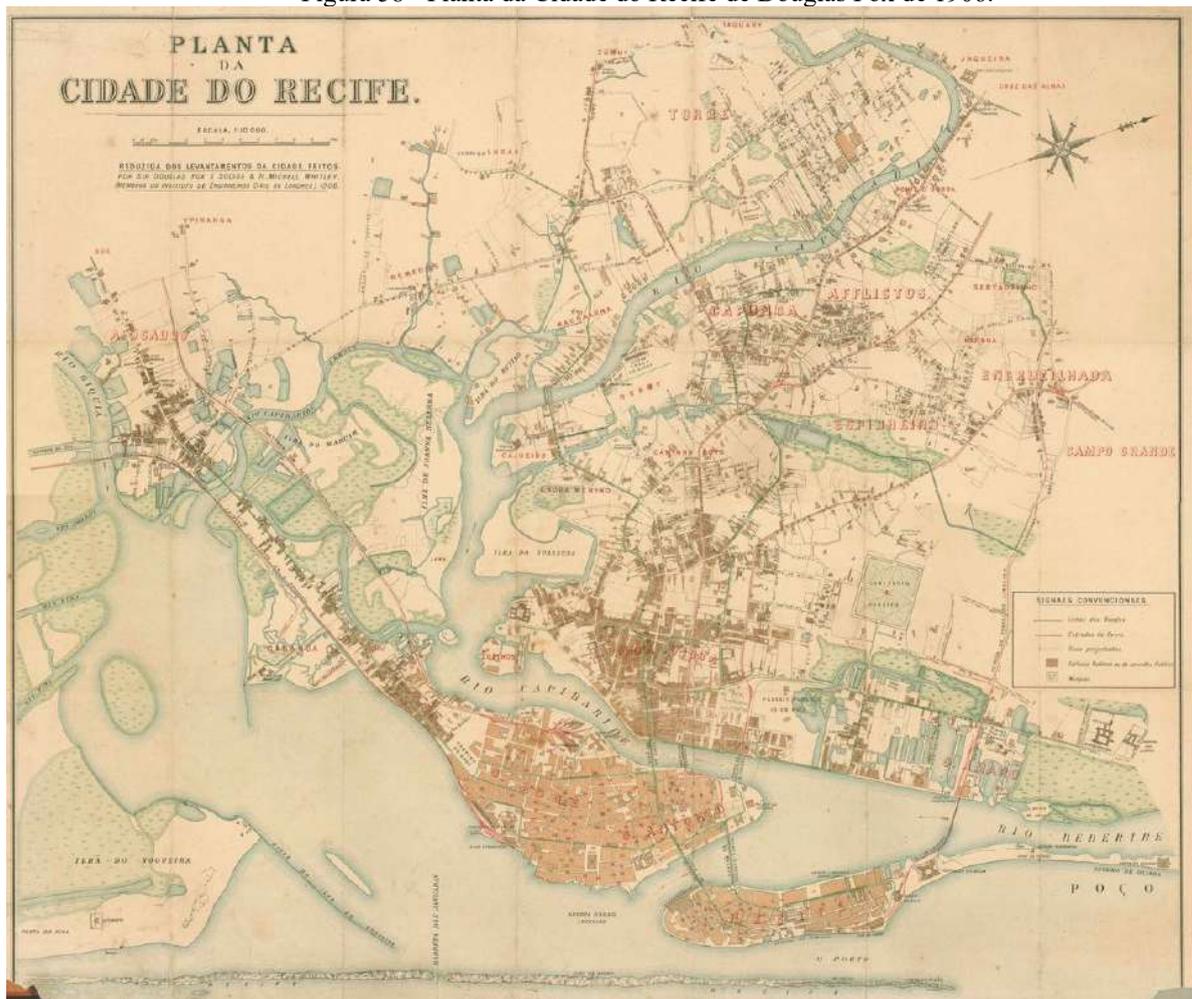
⁴⁹ Conforme Moreira (2010, p. 60), o plano de Fox contava com vinte e dois distritos com elevação mecânica, abrangendo 884 ha, com Usina Terminal localizada na Ilha do Nogueira no Pina.

Através da Planta da Cidade do Recife de 1906 (figura 58), elaborada por Douglas Fox podemos verificar que havia grandes extensões de terrenos alagados por água salgada e doce, visto que a cidade era cortada por rios, ilhas e manguezais. Algumas colocações de Brito revelam sua preocupação com o estado desses locais e os problemas de salubridade que deveriam ser solucionados:

Ao lado de muitas ruas habitadas existem aqui terrenos baldios contendo depósitos de imundícias; em alguns notam-se depressões que se acumulam, estagnadas, as águas das chuvas; outros, contem brejos de águas doces; extensas regiões, das quais já falamos, são diariamente lavadas pelas marés, mas durante certas horas do dia as imundícias marginais, de toda sorte, ficam expostas ao ar e ao sol...

Os quintais sombrios e sujos, as terras e as águas maculadas, no interior da cidade, o ar viciado, os esgotos defeituosos, sem água bastante e incompletos, a água potável insuficiente e mal distribuída, fornecida em doses mínimas para a maior parte da população: - eis fatores bastantes para a insalubridade de uma cidade populosa. Existe, entretando, um outro importantíssimo: - o grande número de habitações insalubres, com os compartimentos mal dispostos, sem ar e sem luz, habitações essas mal edificadas e mal cuidadas pelos moradores. (BRITO, 1943, p. 36)

Figura 58 - Planta da Cidade do Recife de Douglas Fox de 1906.



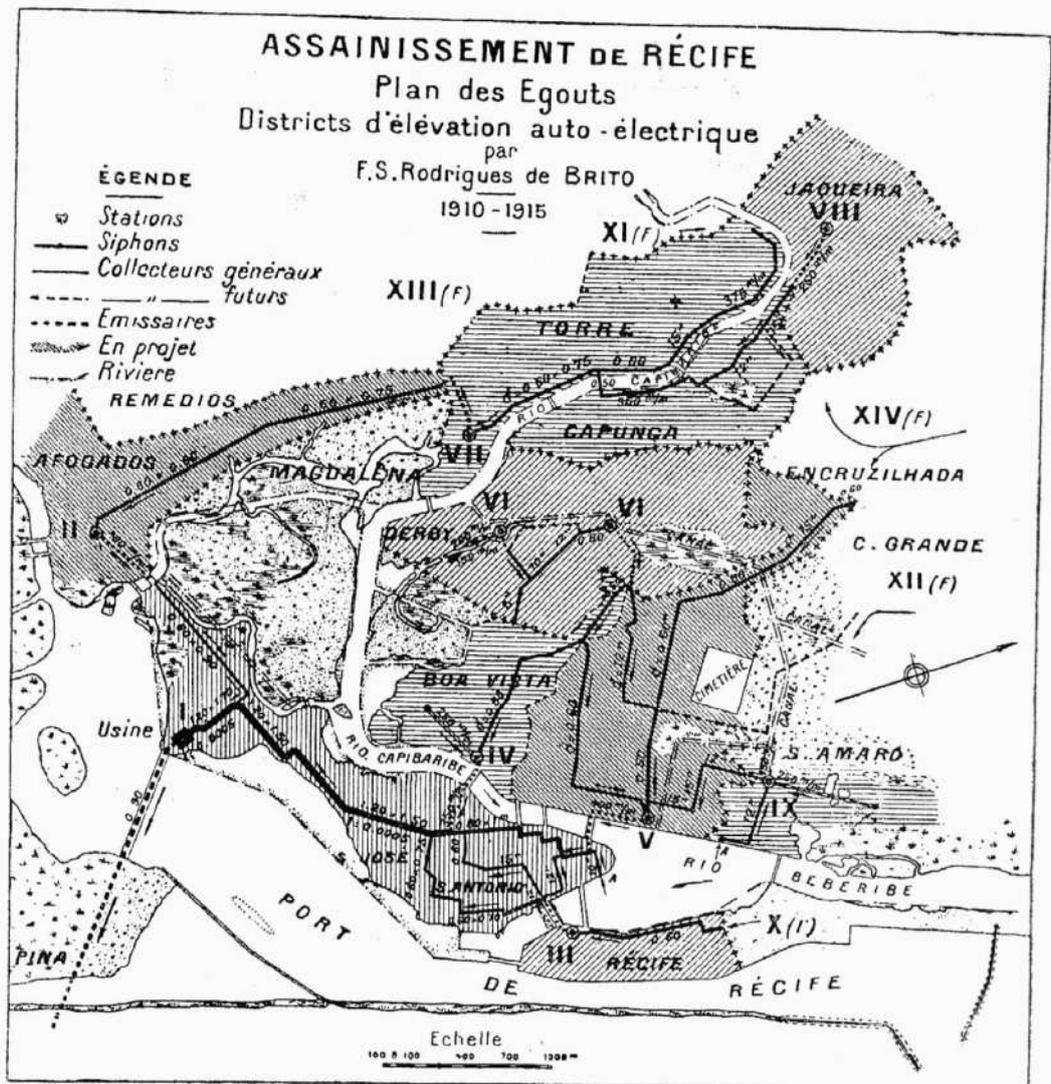
Fonte: <https://www.labtopope.com.br/cartografia-historica/>. Acesso: 24/05/19

No meio profissional, Brito encontra no Recife um contexto ambíguo de enfrentamento de ideias. Segundo Reynaldo (2017, p. 108), a reforma urbana do bairro portuário estava motivando o embate entre profissionais favoráveis à aplicação dos mais rígidos procedimentos higienistas e setores da sociedade que reagiam de forma contrária às destruições do tecido colonial do Bairro do Recife. Segundo a autora, a gestação do movimento tradicionalista no Recife acaba por influenciar as decisões projetuais de Brito, que adota uma postura mais respeitosa em relação aos componentes preexistentes no tecido urbano, como veremos a seguir.

Tendo em mãos o diagnóstico realizado por Fox e levantamento topográfico da cidade, Brito (1943, p. 19) coloca: “Em Recife, a rede hidrográfica e os acidentes altimétricos, embora de fraco pendor, favorecem o serviço do esgotamento sanitário por distritos, indo as derivações pluviais diretamente para o estuário”. Sendo assim, o engenheiro propõe o Plano de Saneamento⁵⁰ (figura 59) a partir de duas etapas, a primeira delas seria destinada a uma população de 200.000 habitantes com nove distritos, que posteriormente poderia ser ampliada com a inclusão de mais cinco distritos.

⁵⁰ O Plano Saneamento de Brito compreendeu a implementação de uma Usina Terminal com três grupos de bombas elétricas, oito estações de distrito elevatórias com bombas elétricas automáticas, uma sub-estação, além do projeto de pontes e alargamento de ruas para implementar os coletores de esgoto. Conforme Brito (1944d, p.111), cada estação de distrito teria uma superfície de aproximadamente 9 x 5 metros, correspondendo a 45 m². À época, além dos edifícios colocados acima, foram construídos escritórios, oficinas e almoxarifado, visando dar apoio ao trabalho da Comissão de Saneamento. Segundo Araújo (2008, p. 64-71), foi também implantada uma fábrica de tubulações de concreto onde foram realizados estudos e pesquisas sobre tecnologia de novos materiais.

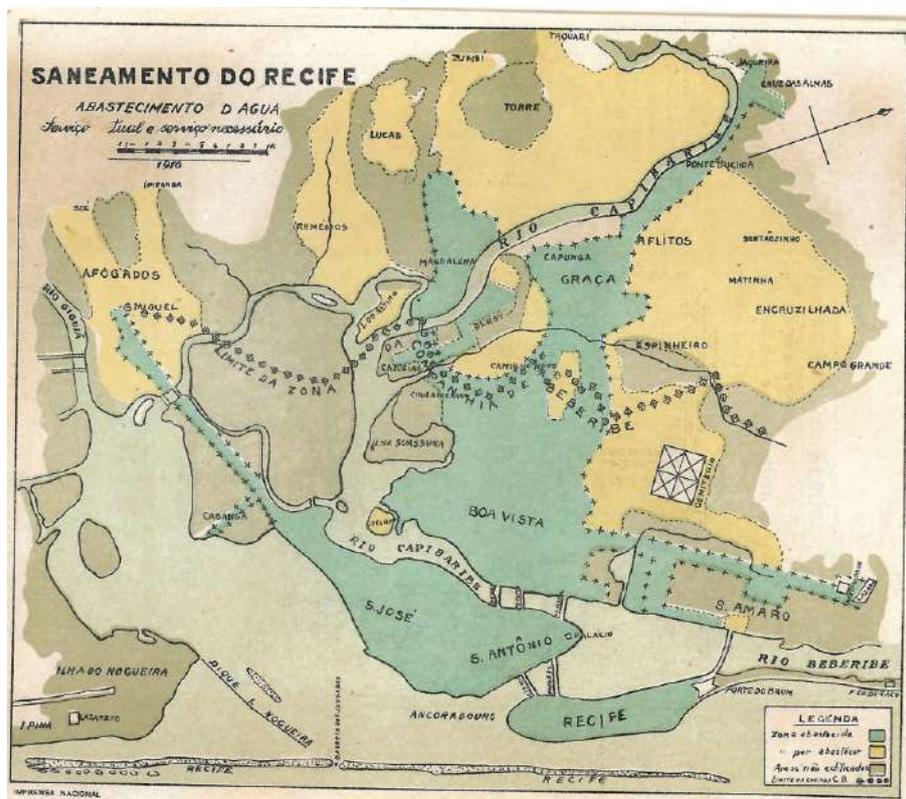
Figura 59 - Plano de Saneamento do Recife de Saturnino de Brito de 1915.



Fonte: Brito, 1942.

A nova rede de esgotos precisava de água para seu funcionamento, no entanto, a Companhia do Beberibe estava incapacitada de realizar qualquer tipo de expansão dos serviços prestados. Como o valor dos empréstimos efetuados para realizar o saneamento era suficiente para englobar o sistema de abastecimento de água, o Governo do Estado decide por assumir essa responsabilidade, finalizando o longo contrato com a antiga companhia. Sendo assim, no ano de 1912, a atuação de Brito foi ampliada, ficando também sob sua responsabilidade o planejamento da distribuição de água (figura 60) (REYNALDO, 2017, p. 109).

Figura 60 - Abastecimento de Água do Plano de Saneamento do Recife de Saturnino de Brito de 1915.



Fonte: Brito, 1942.

As obras de execução da rede de esgoto se iniciaram em março de 1910, tendo sido finalizadas parcialmente em dezembro de 1915. Conforme Moreira (2010, p. 62), a grave crise financeira internacional proporcionada pela Primeira Guerra Mundial, causou a escassez de recursos e impossibilitou a chegada de equipamentos, o que levou a redução do ritmo das obras de abastecimento d'água em função da priorização do sistema de esgoto. A rede geral de esgoto estava instalada em 1917 e durante os anos 1920 foram executadas as conexões domiciliares à rede pública. As obras para o abastecimento de água foram parcialmente finalizadas em 1918. Tal era a necessidade e qualidade do serviço prestado por Brito, que seu trabalho perdurou o período de Governo do Estado de Herculano Bandeira (1908-1911), Dantas Barreto (1911-1915) e Manoel Borba (1915-1919).

Em 1915, próximo ao fim da execução das obras, visando dar continuidade ao funcionamento adequado das redes de água e de esgoto, Brito criou a Repartição de Saneamento vinculada a estrutura estadual. Conforme Moreira (2010, p. 63), Brito elaborou junto à comissão um dispositivo legal, o Regulamento Geral da Repartição de Saneamento com 130 artigos detalhados sobre as especificações técnicas para instalações sanitárias, além de propor mecanismos inovadores como a desapropriação, isenção de impostos e contribuição de

melhoria. Para Moreira (2010, p. 55), na compreensão de Brito “Seria necessário criar leis que tornassem os planos de conjunto um dever obrigatório, regulando seu ritmo e execução, promovendo estudos, designando poderes competentes para aprovar, modificar e garantir a execução dos projetos”.

A legislação iria garantir o controle do solo urbano mesmo que esse sofresse expansões. É preocupado com esse tipo de controle e previsão que Brito elabora para o Recife um plano urbanístico, o Projeto de Melhoramentos, que deveria guiar o desenvolvimento da cidade segundo um programa geral. De acordo com Brito (1944c, p. 161):

Os melhoramentos municipais compreendem, de um modo geral, os seguintes serviços: a) traçado da cidade, saneamento e aformoseamento; b) edifícios públicos e particulares; c) iluminação; d) força e tração elétrica; e) estradas municipais e intermunicipais; f) navegação interior; canais; g) exploração de quedas d’água; h) saneamento rural; proteção das águas; i) proteção e exploração das matas; j) obras contra as secas e as inundações. Diversos outros serviços municipais – pontes e calçamentos, tratamento do lixo, assistência pública, escolas, jardins e parques, campos de educação física, etc.

5.3 Os melhoramentos de Saturnino de Brito para o Recife (1917)

O Projeto de Melhoramentos para o Recife (1917) foi elaborado por Brito tendo em vista o esboço da expansão da cidade tendo como base o Plano de Saneamento. Nas palavras do engenheiro:

Projetei a remodelação do bairro do Recife, em suas linhas principais, concordando os elementos existentes, a melhorar, com os projetos da Comissão das Obras do Porto. É positivamente insensato sair deste programa de previsão e acordo, de harmonia entre elementos complicados, entregues à gestão de repartições distintas; é preciso que os chefes destas repartições federais, estaduais e municipais, se subordinem a um programa, organizado por qualquer uma delas. Ora, a Comissão de Saneamento tomou a dianteira, por força das circunstâncias, conforme passo a expor. (BRITO, 1942, p. 19)

O método adotado por Brito (1943, p. 68), consistiu no planejamento da rede de esgotos e drenagem de águas pluviais e na adequação do traçado de novas ruas nos grandes terrenos baldios e alagados de modo a complementar a malha urbana já existente. Tudo foi elaborado tendo como base a planta da cidade realizada por Douglas Fox e Whitney em 1906. De acordo com Brito (1943, p. 69):

Apesar de não ser possível à Comissão de Saneamento apresentar um Plano geral mais amplo e detalhado, o esquema organizado fixa os elementos principais a seguir, de acordo com o esquema da rede de esgotos, e sugere alguns outros melhoramentos planimétricos a estudar e adotar sensatamente, sem a preocupação onerosa, e por vezes absurda, dos rasgos de avenidas em longas linhas retas, demolidoras de

valiosas construções existentes; respeitando os elementos poligonais das ruas, é mais lógico, mais econômico e mais estético promover os alargamentos laterais.

Segundo Moreira (2010, p. 66), o Projeto de Melhoramentos fixou um rico conjunto de direcionamentos, sem recorrer à quadrícula e à abertura de avenidas retas como ele havia projetado em Vitória e Santos. Além da criação de novas ruas e do alargamento de ruas existentes, Brito sugeriu a construção de canais, avenidas arborizadas, parques, praças, pontes e estradas que somavam o conjunto de soluções para a drenagem e esgotos. O Plano de Saneamento⁵¹ foi executado, dando o suporte infraestrutural ao crescimento da cidade e os melhoramentos apesar de não terem sido implementados à época, serviram de base para a discussão de temas e propostas retomadas nos anos 1920 a 1940, como veremos adiante.

De acordo com Brito (1943, p. 190), o Recife enfrentava grandes dificuldades para o estabelecimento de obras públicas proveitosas e generalizadas uma vez que havia crescido “desordenadamente para os arredores, com a população disseminada ao longo de estradas e ruas mal traçadas, formando pequenos núcleos”. Na sua compreensão, o deslocamento da população para as periferias também se devia ao descuido com a cobrança dos impostos nessas áreas e a compressão das cobranças no perímetro urbano.

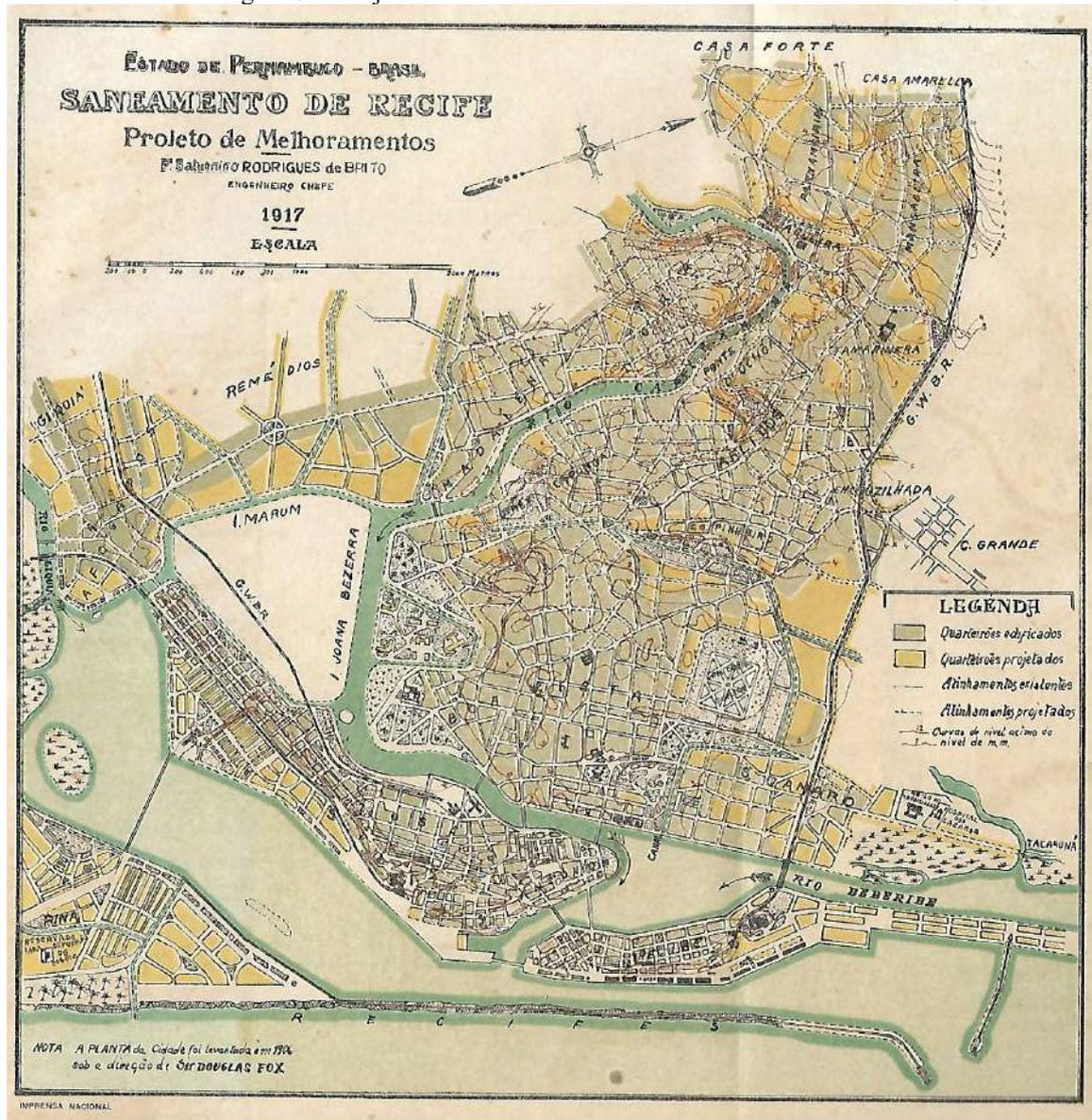
A estratégia projetual para solucionar estas questões consistiram, na visão de Araújo (2008, p. 79), numa proposta de adensamento, uma vez que Brito decidiu por direcionar a população a habitar os espaços vazios entre os cursos d’água e povoações existentes. Para isso, o engenheiro investiu na drenagem de áreas alagadas utilizando os produtos arenosos da dragagem do porto. Brito (1943, p. 18) considera que não é conveniente “que sejam aterradas todas as superfícies inundáveis pelas marés, devendo-se limitar o aterro às que existem dentro do perímetro da cidade e arrabaldes habitados”.

Brito então realiza o traçado das novas quadras, alargando determinadas ruas e criando novos eixos viários acompanhando as proporções e as formas poligonais das quadras existentes,

⁵¹ O primeiro tomo do livro Saneamento do Recife tem como foco a descrição do Plano Geral, Brito destrincha no primeiro capítulo a análise do Recife em 1910 apontando algumas diretrizes de projeto, segundo os seguintes pontos: topografia sanitária, no qual discute situação geográfica, geologia, águas, dentre outros aspectos; clima; salubridade e mortalidade; população atual e prevista; planta da cidade e plano geral; esgotos existentes; projeto “Douglas Fox”; abastecimento d’água existente; incineração do lixo; e as florestas e os cursos d’água. No segundo capítulo discute as soluções para os esgotos e a drenagem dos espaços públicos e das residências. O terceiro capítulo, mais técnico, versa sobre a deterioração das obras de cimento e a ação das águas selenitosas. O quarto capítulo tem como objeto as propostas para o abastecimento de água e o quinto capítulo discute sumariamente as pontes, cais, estradas e ruas projetadas. O segundo tomo do livro Saneamento do Recife apresenta sobretudo os relatórios desenvolvidos por Brito e sua equipe nos anos de 1910 até 1917 apresentados ao governo. Além disso, expõe o Regulamento Geral proposto para a Repartição de Saneamento, com artigos relativos à organização e fins da repartição; abastecimento de água; esgotos sanitários, máquinas, oficinas e esgotos pluviais; e disposições gerais.

assim como a localização das edificações já construídas, criando um conjunto harmônico. O que se destaca no Projeto de Melhoramentos (figura 61) são as propostas de criação de canais conectados à espaços ajardinados. Segundo Araújo (2008, p. 81, grifo nosso), Brito desenvolve uma nova estética urbana através da arborização das avenidas que margeiam os canais, “sinalizando e estruturando a malha urbana mediante um verdadeiro **sistema de parques**”.

Figura 61 - Projeto de Melhoramentos do Recife de Saturnino de Brito 1917.



Fonte: Brito, 1942.

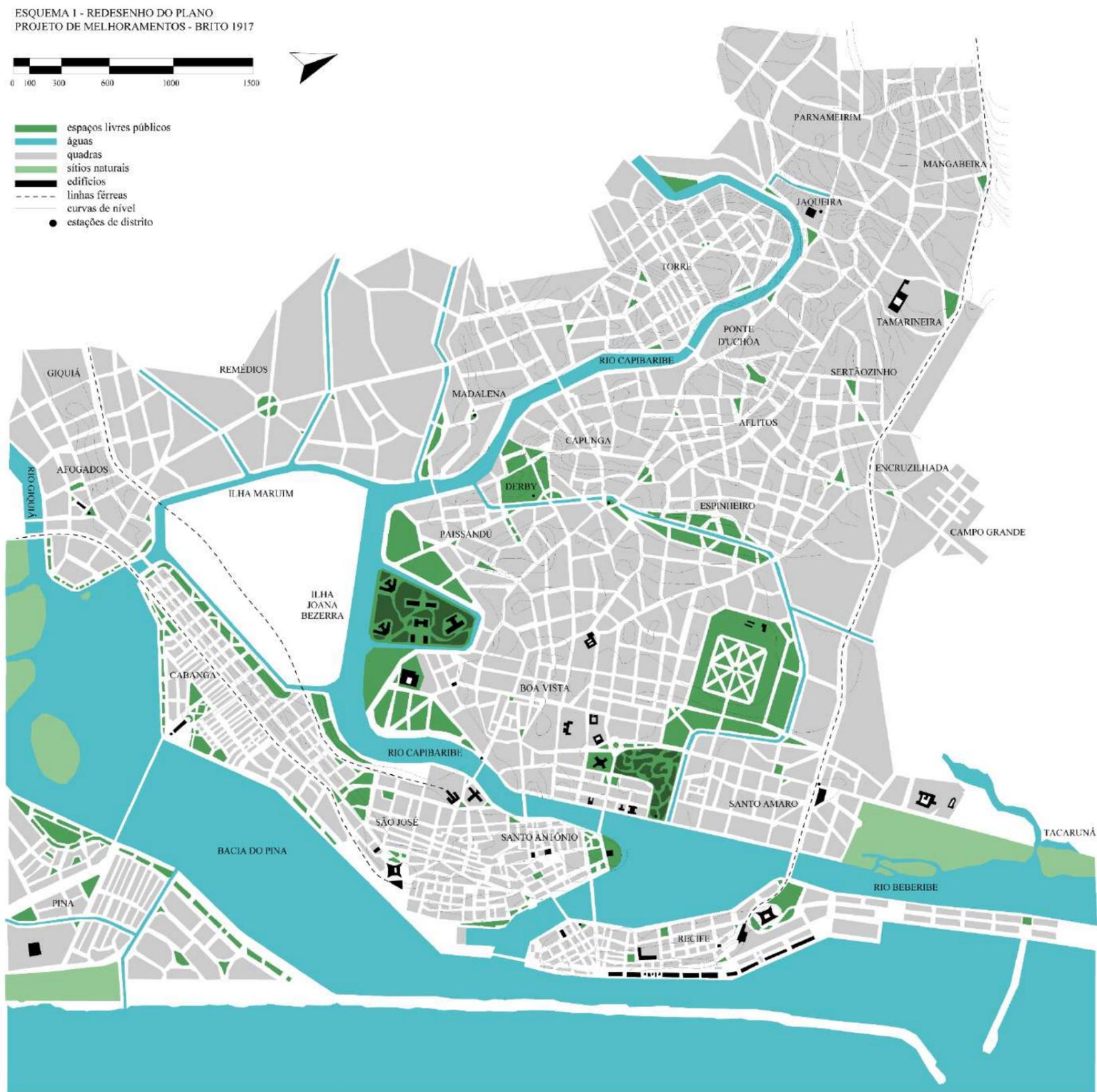
A análise do sistema de parques formulado por Brito foi realizada mediante a elaboração do esquema 1⁵² (figura 62), que consiste no redesenho da planta do projeto, destacando o nome

⁵² Para mais informações sobre a elaboração dos esquemas voltar ao ponto 3.3. no capítulo 3.

dos bairros, as águas, as quadras, os sítios naturais, os edifícios, as linhas férreas, curvas de nível e os espaços livres públicos desenhados por Brito em 1917. No esquema 2 (figura 63) foram demarcados todos os espaços livres públicos⁵³ do plano identificados na pesquisa através da interpretação dos documentos gráficos e textuais. O esquema 3 (figura 64) distinguiu os espaços livres públicos em espaços propostos e espaços existentes, foi conveniente fazer a mesma distinção com relação aos edifícios presentes no plano. O esquema 4 (figura 65) apresenta a divisão entre os espaços livres públicos de caráter linear e os de caráter de mancha. No esquema 5 (figura 66), os espaços livres públicos são identificados a partir dos tipos. As estações de distrito presentes no Plano de Saneamento (figura 59) foram inseridas em todos esquemas.

⁵³ Para facilitar a análise os espaços livres públicos identificados na pesquisa que não foram nomeados pelo autor do plano foram aqui denominados considerando seu tipo e sua localização, são eles: Praça na Campina do Bodé, Praça da Usina Terminal no Cabanga, Cais no Cabanga, Cais em São José, Parque 13 de Maio, Parque no entorno do Cemitério Público (atual Cemitério de Santo Amaro), Parque na Ilha do Suassuna, Parque do Derby, Parque no Espinheiro, Praça na Estrada dos Remédios, Avenida-canal articulação Derby-Aurora, Praça nos Aflitos, Praça em Sertãozinho, Praça na Jaqueira, Praça na curva do rio Capibaribe, Ponte Nova/ 6 de Março (atual Ponte Velha), Ponte no bairro do Recife, Cais no Bairro do Recife, Cais em Santo Antônio, Cais em Afogados, Praça na Tamarineira e Praça na Mangabeira.

Figura 62 - Esquema 1 – Redesenho do Plano – Projeto de Melhoramentos Brito 1917.



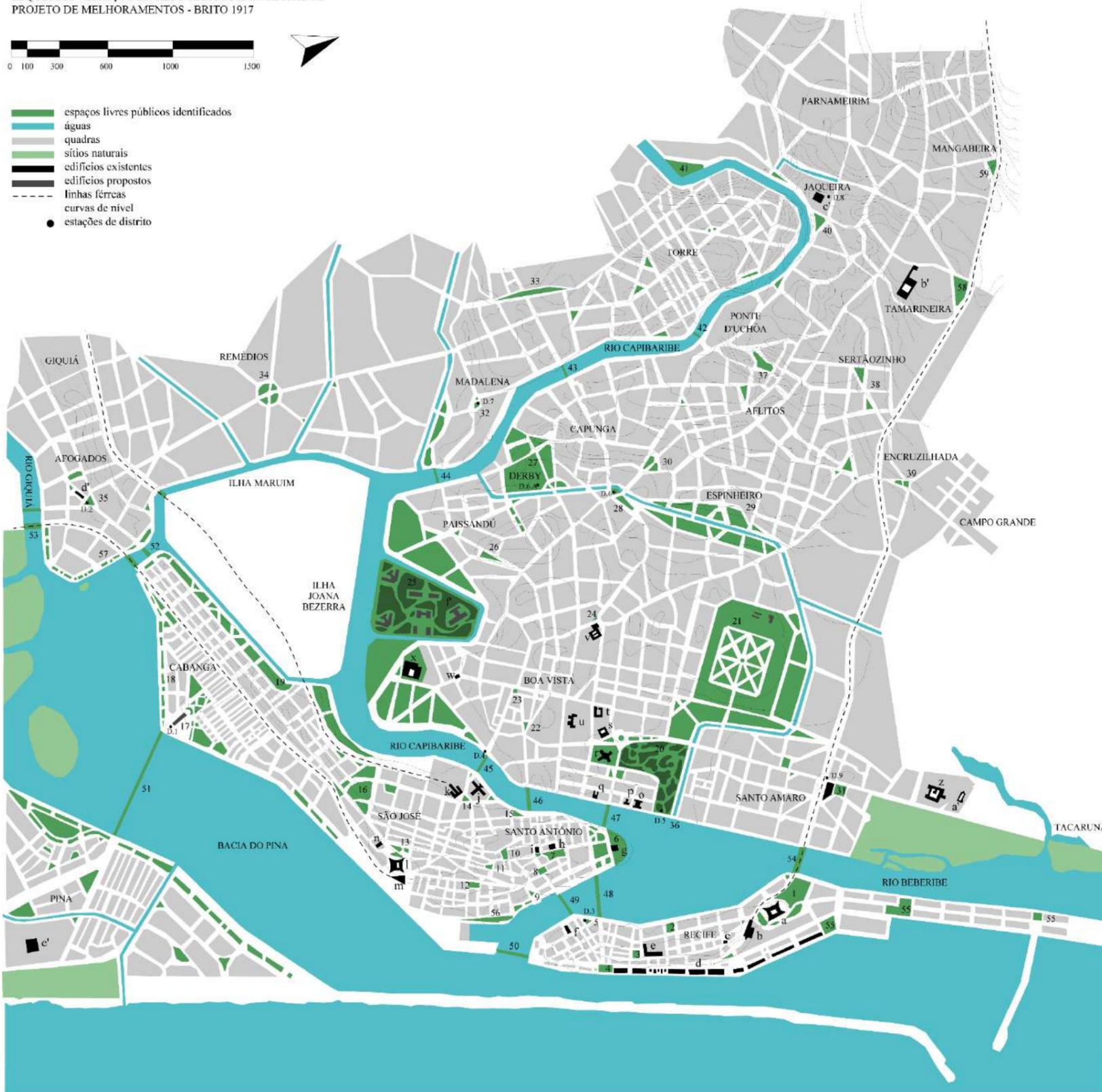
Fonte: Autora.

Figura 63 - Esquema 2 – Espaços livres públicos identificados – Projeto de Melhoramentos Brito 1917.

ESQUEMA 2 - ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS IDENTIFICADOS
PROJETO DE MELHORAMENTOS - BRITO 1917



- espaços livres públicos identificados
- águas
- quadras
- sítios naturais
- edifícios existentes
- edifícios propostos
- linhas férreas
- curvas de nível
- estações de distrito



ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS:

- 1- Largo do Forte do Brum
- 2- Praça Dom Pedro I (atual Praça Tiradentes)
- 3- Largo dos Voluntários da Pátria (atual Praça Artur Oscar/Arsenal)
- 4- Cais da Lingueta (atual Praça Rio Branco)
- 5- Praça do Apolo
- 6- Campo do Palácio das Princesas e Praça da República
- 7- Praça Barão de Lucena/ Largo do Paraíso
- 8- Praça da Independência
- 9- Cais do Colégio (atual Praça Dezesete)
- 10- Pátio do Carmo
- 11- Pátio de São Pedro
- 12- Pátio da Penha (atual Praça Dom Vital)
- 13- Largo do Forte das Cinco Pontas (atual Praça Vidal de Negreiros)
- 14- Praça Visconde de Mauá
- 15- Porto das Canoas (atual Praça Joaquim Nabuco)
- 16- *Praça na Campina do Bodé
- 17- *Praça da Usina Terminal no Cabanga
- 18- *Cais no Cabanga
- 19- *Cais em São José
- 20- *Parque 13 de Maio
- 21- *Parque no entorno do Cemitério Público (atual Cemitério de Santo Amaro)
- 22- Praça Maciel Pinheiro
- 23- Pátio de Santa Cruz
- 24- Largo da Soledade
- 25- *Parque na Ilha do Suassuna
- 26- Largo do Chora Menino (atual Praça Chora Menino)
- 27- *Parque do Derby
- 28- Parque Amorim
- 29- *Parque no Espinheiro
- 30- Largo do Entrocamento (atual Praça do Entrocamento)
- 31- Largo da Igreja de Santo Amaro das Salinas (atual Praça General Abreu e Lima)
- 32- Largo do Viveiro/Berfica (atual Praça Euclides da Cunha)
- 33- Largo da Madalena (atual Praça Solange Pinto Melo)
- 34- *Praça na Estrada dos Remédios
- 35- Largo Nossa Senhora da Paz
- 36- *Avenida-canal articulação Derby-Aurora
- 37- *Praça nos Afritos
- 38- *Praça em Sertãozinho
- 39- Largo da Encruzilhada
- 40- *Praça na Jaqueira
- 41- *Praça na curva do rio Capibaribe
- 42- Ponte da Torre
- 43- Ponte Lasserre (atual Ponte da Capunga)
- 44- Ponte da Madalena
- 45- *Ponte Nova/ 6 de Março (atual Ponte Velha)
- 46- Ponte da Boa Vista/Caxangá/ Dom Pedro II
- 47- Ponte Santa Isabel (atual Ponte Princesa Isabel)
- 48- Ponte Buarque de Macedo
- 49- Ponte Sete de Setembro (atual Ponte Maurício de Nassau)
- 50- *Ponte no bairro do Recife
- 51- Ponte Sancamento (atual Ponte Governador Paulo Guerra)
- 52- Ponte de Afogados
- 53- Ponte do Mocotolombó
- 54- Ponte de Limoeiro
- 55- *Cais no Bairro do Recife
- 56- *Cais em Santo Antônio
- 57- *Cais em Afogados
- 58- *Praça na Tamarineira
- 59- *Praça na Mangabeira

EDIFÍCIOS DE REFERÊNCIA:

- a- Forte do Brum
- b- Estação da Estrada de Ferro de Limoeiro
- c- Igreja Nossa Senhora do Pilar
- d- Armazéns
- e- Escola Aprendiz de Marinheiro (atual Capitanía dos Portos de Pernambuco)
- f- Igreja Madre de Deus
- g- Palácio do Governo
- h- Igreja do Paraíso/ Santa Casa
- i- Igreja Matriz de Santo Antônio
- j- Casa de Detenção (atual Casa da Cultura)
- k- Estação da Estrada de Ferro Central
- l- Forte das Cinco Pontas
- m- Estação da Estrada de Ferro de S. Francisco
- n- Igreja Matriz de São José
- o- Instituto Benjamin Constant (atual Ginásio Pernambucano)
- p- Câmara dos Deputados (atual Assembleia Legislativa de Pernambuco)
- q- Não identificado
- r- Faculdade de Direito
- s- Quartel do Hospício
- t- Hospital Militar
- u- Não identificado
- v- Igreja Nossa Senhora da Soledade e Colégio de São José/ Santa Dorotéia
- w- Igreja de São Gonçalo
- x- Hospital Dom Pedro II
- y- Cemitério Inglês
- z- Hospital dos Lázaros (atual Santa Casa de Misericórdia)
- a'- Asilo da Mendicidade
- b'- Hospital Psiquiátrico da Tamarineira (atual Hospital Ulisses Pernambucano)
- c'- Casa dos Expostos
- d'- Igreja Matriz de Nossa Senhora da Paz
- e'- Edifício da rede sanitária
- f'- *Edifícios não identificados - Ilha do Leite

ESTAÇÕES DE DISTRITOS:

- D.1- Distrito de São José e Santo Antônio
- D.2- Distrito de Afogados e Remédios
- D.3- Distrito de Recife
- D.4- Distrito de parte da Boa Vista
- D.5- Distrito de parte da Boa Vista, do Espinheiro, da Encruzilhada e de Santo Amaro
- D.6- Distrito de Campinho Novo, partes da Capunga, do Espinheiro e de Afritos
- D.6.A- Distrito do Derby
- D.7- Distrito da Madalena, Torre, parte da Capunga, de Afritos e Ponte D'Uchoa
- D.8- Distrito da Jaqueira, Parnameirim, Cruz das Almas, Tamarineira e Arraial
- D.9- Distrito de Santo Amaro

* Espaços livres públicos e edifícios propostos

Fonte: Autora.

Figura 64 - Esquema 3 – Espaços livres públicos existentes e propostos – Projeto de Melhoramentos Brito 1917.

ESQUEMA 3 - ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS EXISTENTES E PROPOSTOS
PROJETO DE MELHORAMENTOS - BRITO 1917



- espaços livres públicos existentes
- espaços livres públicos propostos
- águas
- quadras
- sítios naturais
- edifícios existentes
- edifícios propostos
- linhas férreas
- curvas de nível
- estações de distrito



ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS:

- 1- Largo do Forte do Brum
- 2- Praça Dom Pedro I (atual Praça Tiradentes)
- 3- Largo dos Voluntários da Pátria (atual Praça Artur Oscar/Arsenal)
- 4- Cais da Lingueta (atual Praça Rio Branco)
- 5- Praça do Apolo
- 6- Campo do Palácio das Princesas e Praça da República
- 7- Praça Barão de Lucena/ Largo do Paraíso
- 8- Praça da Independência
- 9- Cais do Colégio (atual Praça Dezessete)
- 10- Pátio do Carmo
- 11- Pátio de São Pedro
- 12- Pátio da Penha (atual Praça Dom Vital)
- 13- Largo do Forte das Cinco Pontas (atual Praça Vidal de Negreiros)
- 14- Praça Visconde de Mauá
- 15- Porto das Canoas (atual Praça Joaquim Nabuco)
- 16- *Praça na Campina do Bodé
- 17- *Praça da Usina Terminal no Cabanga
- 18- *Cais no Cabanga
- 19- *Cais em São José
- 20- *Parque 13 de Maio
- 21- *Parque no entorno do Cemitério Público (atual Cemitério de Santo Amaro)
- 22- Praça Maciel Pinheiro
- 23- Pátio de Santa Cruz
- 24- Largo da Soledade
- 25- *Parque na Ilha do Suassuna
- 26- Largo do Chora Menino (atual Praça Chora Menino)
- 27- *Parque do Derby
- 28- Parque Amorim
- 29- *Parque no Espinheiro
- 30- Largo do Entrocamento (atual Praça do Entrocamento)
- 31- Largo da Igreja de Santo Amaro das Salinas (atual Praça General Abreu e Lima)
- 32- Largo do Viveiro/Berfica (atual Praça Euclides da Cunha)
- 33- Largo da Madalena (atual Praça Solange Pinto Melo)
- 34- *Praça na Estrada dos Remédios
- 35- Largo Nossa Senhora da Paz
- 36- *Avenida-canal articulação Derby-Aurora
- 37- *Praça nos Afritos
- 38- *Praça em Sertãozinho
- 39- Largo da Encruzilhada
- 40- *Praça na Jaqueira
- 41- *Praça na curva do rio Capibaribe
- 42- Ponte da Torre
- 43- Ponte Lasserre (atual Ponte da Cupunga)
- 44- Ponte da Madalena
- 45- *Ponte Nova/ 6 de Março (atual Ponte Velha)
- 46- Ponte da Boa Vista/Casanga/ Dom Pedro II
- 47- Ponte Santa Isabel (atual Ponte Princesa Isabel)
- 48- Ponte Buarque de Macedo
- 49- Ponte Sete de Setembro (atual Ponte Maurício de Nassau)
- 50- *Ponte no bairro do Recife
- 51- Ponte Saneamento (atual Ponte Governador Paulo Guerra)

- 52- Ponte de Afogados
- 53- Ponte do Mocotolombó
- 54- Ponte de Limoeiro
- 55- *Cais no Bairro do Recife
- 56- *Cais em Santo Antônio
- 57- *Cais em Afogados
- 58- *Praça na Tamarineira
- 59- *Praça na Mangabeira

EDIFÍCIOS DE REFERÊNCIA:

- a- Forte do Brum
- b- Estação da Estrada de Ferro de Limoeiro
- c- Igreja Nossa Senhora do Pilar
- d- Armazéns
- e- Escola Aprendiz de Marinheiro (atual Capitania dos Portos de Pernambuco)
- f- Igreja Madre de Deus
- g- Palácio do Governo
- h- Igreja do Paraíso/ Santa Casa
- i- Igreja Matriz de Santo Antônio
- j- Casa de Detenção (atual Casa da Cultura)
- k- Estação da Estrada de Ferro Central
- l- Forte das Cinco Pontas
- m- Estação da Estrada de Ferro de S. Francisco
- n- Igreja Matriz de São José
- o- Instituto Benjamin Constant (atual Ginásio Pernambucano)
- p- Câmara dos Deputados (atual Assembleia Legislativa de Pernambuco)
- q- Não identificado
- r- Faculdade de Direito
- s- Quartel do Hospício
- t- Hospital Militar
- u- Não identificado
- v- Igreja Nossa Senhora da Soledade e Colégio de São José/ Santa Dorotéia
- w- Igreja de São Gonçalo
- x- Hospital Dom Pedro II
- y- Cemitério Inglês
- z- Hospital dos Lázaros (atual Santa Casa de Misericórdia)
- a'- Asilo da Mendicidade
- b'- Hospital Psiquiátrico da Tamarineira (atual Hospital Ulisses Pernambucano)
- c'- Casa dos Expostos
- d'- Igreja Matriz de Nossa Senhora da Paz
- e'- Edifício da rede sanitária
- f'- *Edifícios não identificados - Ilha do Leite

ESTAÇÕES DE DISTRITOS:

- D.1- Distrito de São José e Santo Antônio
- D.2- Distrito de Afogados e Remédios
- D.3- Distrito de Recife
- D.4- Distrito de parte da Boa Vista
- D.5- Distrito de parte da Boa Vista, do Espinheiro, da Encruzilhada e de Santo Amaro
- D.6- Distrito de Campinho Novo, partes da Capunga, do Espinheiro e de Afritos
- D.6.A- Distrito do Derby
- D.7- Distrito da Madalena, Torre, parte da Capunga, de Afritos e Ponte D'Uchoa
- D.8- Distrito da Jaqueira, Parnameirim, Cruz das Almas, Tamarineira e Arraial
- D.9- Distrito de Santo Amaro

* Espaços livres públicos e edifícios propostos

Fonte: Autora.

Figura 65 - Esquema 4 – Espaços livres públicos de caráter linear e de mancha – Projeto de Melhoramentos Brito 1917.

ESQUEMA 4 - ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS DE CARÁTER LINEAR E DE MANCHA
PROJETO DE MELHORAMENTOS - BRITO 1917



- espaços livres públicos de caráter linear
- espaços livres públicos de caráter de mancha
- águas
- quadras
- sítios naturais
- edifícios existentes
- edifícios propostos
- linhas férreas
- curvas de nível
- estações de distrito



ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS:

- 1- Largo do Forte do Brum
- 2- Praça Dom Pedro I (atual Praça Tiradentes)
- 3- Largo dos Voluntários da Pátria (atual Praça Artur Oscar/Arsenal)
- 4- Cais da Lingueira (atual Praça Rio Branco)
- 5- Praça do Apolo
- 6- Campo do Palácio das Princesas e Praça da República
- 7- Praça Barão de Lucena/ Largo do Paraíso
- 8- Praça da Independência
- 9- Cais do Colégio (atual Praça Dezesete)
- 10- Pátio do Carmo
- 11- Pátio de São Pedro
- 12- Pátio da Penha (atual Praça Dom Vital)
- 13- Largo do Forte das Cinco Pontas (atual Praça Vidal de Negreiros)
- 14- Praça Visconde de Mauá
- 15- Porto das Canoas (atual Praça Joaquim Nabuco)
- 16- *Praça na Campina do Bodé
- 17- *Praça da Usina Terminal no Cabanga
- 18- *Cais no Cabanga
- 19- *Cais em São José
- 20- *Parque 13 de Maio
- 21- *Parque no entorno do Cemitério Público (atual Cemitério de Santo Amaro)
- 22- Praça Maciel Pinheiro
- 23- Pátio de Santa Cruz
- 24- Largo da Soledade
- 25- *Parque na Ilha de Suassuna
- 26- Largo do Chora Menino (atual Praça Chora Menino)
- 27- *Parque do Derby
- 28- Parque Amorim
- 29- *Parque no Espinheiro
- 30- Largo do Entrocamento (atual Praça do Entrocamento)
- 31- Largo da Igreja de Santo Amaro das Salinas (atual Praça General Abreu e Lima)
- 32- Largo do Viveiro/Benfica (atual Praça Euclides da Cunha)
- 33- Largo da Madalena (atual Praça Solange Pinto Melo)
- 34- *Praça na Estrada dos Remédios
- 35- Largo Nossa Senhora da Paz
- 36- *Avenida-canal articulação Derby-Aurora
- 37- *Praça nos Afritos
- 38- *Praça em Sertãozinho
- 39- Largo da Encruzilhada
- 40- *Praça na Jaqueira
- 41- *Praça na curva do rio Capibaribe
- 42- Ponte da Torre
- 43- Ponte Lasserre (atual Ponte da Capunga)
- 44- Ponte da Madalena
- 45- *Ponte Nova/ 6 de Março (atual Ponte Velha)
- 46- Ponte da Boa Vista/Caxangá/ Dom Pedro II
- 47- Ponte Santa Isabel (atual Ponte Princesa Isabel)
- 48- Ponte Buarque de Macedo
- 49- Ponte Sete de Setembro (atual Ponte Maurício de Nassau)
- 50- *Ponte no bairro do Recife
- 51- Ponte Sacramento (atual Ponte Governador Paulo Guerra)
- 52- Ponte de Afogados
- 53- Ponte do Mocotombó
- 54- Ponte de Limoeiro
- 55- *Cais no Bairro do Recife
- 56- *Cais em Santo Antônio
- 57- *Cais em Afogados
- 58- *Praça na Tamarineira
- 59- *Praça na Mangabeira

EDIFÍCIOS DE REFERÊNCIA:

- a- Forte do Brum
- b- Estação da Estrada de Ferro de Limoeiro
- c- Igreja Nossa Senhora do Pilar
- d- Armazéns
- e- Escola Aprendiz de Marinheiro (atual Capitania dos Portos de Pernambuco)
- f- Igreja Madre de Deus
- g- Palácio do Governo
- h- Igreja do Paraíso/ Santa Casa
- i- Igreja Matriz de Santo Antônio
- j- Casa de Detenção (atual Casa da Cultura)
- k- Estação da Estrada de Ferro Central
- l- Forte das Cinco Pontas
- m- Estação da Estrada de Ferro de S. Francisco
- n- Igreja Matriz de São José
- o- Instituto Benjamin Constant (atual Ginásio Pernambucano)
- p- Câmara dos Deputados (atual Assembleia Legislativa de Pernambuco)
- q- Não identificado
- r- Faculdade de Direito
- s- Quartel do Hospício
- t- Hospital Militar
- u- Não identificado
- v- Igreja Nossa Senhora da Soledade e Colégio de São José/ Santa Dorotéia
- w- Igreja de São Gonçalo
- x- Hospital Dom Pedro II
- y- Cemitério Inglês
- z- Hospital dos Lázaros (atual Santa Casa de Misericórdia)
- a'- Asilo da Mendicância
- b'- Hospital Psiquiátrico da Tamarineira (atual Hospital Ulisses Pernambucano)
- c'- Casa dos Expostos
- d'- Igreja Matriz de Nossa Senhora da Paz
- e'- Edifício da rede sanitária
- f'- *Edifícios não identificados - Ilha do Leite

ESTAÇÕES DE DISTRITOS:

- D.1- Distrito de São José e Santo Antônio
- D.2- Distrito de Afogados e Remédios
- D.3- Distrito de Recife
- D.4- Distrito de parte da Boa Vista
- D.5- Distrito de parte da Boa Vista, do Espinheiro, da Encruzilhada e de Santo Amaro
- D.6- Distrito de Campinho Novo, partes da Capunga, do Espinheiro e de Afritos
- D.6.A- Distrito do Derby
- D.7- Distrito da Madalena, Torre, parte da Capunga, de Afritos e Ponte D'Uchoa
- D.8- Distrito da Jaqueira, Parnameirim, Cruz das Almas, Tamarineira e Arraial
- D.9- Distrito de Santo Amaro

* Espaços livres públicos e edifícios propostos

Fonte: Autora.

Figura 66 - Esquema 5 – Tipos de espaços livres públicos de caráter linear e de mancha – Projeto de Melhoramentos Brito 1917.

ESQUEMA 5 - TIPOS DE ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS
PROJETO DE MELHORAMENTOS - BRITO 1917



ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS:

- 1- Largo do Forte do Brum
- 2- Praça Dom Pedro I (atual Praça Tiradentes)
- 3- Largo dos Voluntários da Pátria (atual Praça Artur Oscar/Arsenal)
- 4- Cais da Lingueta (atual Praça Rio Branco)
- 5- Praça do Apolo
- 6- Campo do Palácio das Princesas e Praça da República
- 7- Praça Barão de Lucena/ Largo do Paraíso
- 8- Praça da Independência
- 9- Cais do Colégio (atual Praça Dezesseite)
- 10- Pátio do Carmo
- 11- Pátio de São Pedro
- 12- Pátio da Penha (atual Praça Dom Vital)
- 13- Largo do Forte das Cinco Pontas (atual Praça Vidal de Negreiros)
- 14- Praça Visconde de Mauá
- 15- Porto das Canoas (atual Praça Joaquim Nabuco)
- 16- *Praça na Campina do Bodé
- 17- *Praça da Usina Terminal no Cabanga
- 18- *Cais no Cabanga
- 19- *Cais em São José
- 20- *Parque 13 de Maio
- 21- *Parque no entorno do Cemitério Público (atual Cemitério de Santo Amaro)
- 22- Praça Maciel Pinheiro
- 23- Pátio de Santa Cruz
- 24- Largo da Soledade
- 25- *Parque na Ilha do Suassana
- 26- Largo do Chora Menino (atual Praça Chora Menino)
- 27- *Parque do Derby
- 28- Parque Amorim
- 29- *Parque no Espinheiro
- 30- Largo do Entrocamento (atual Praça do Entrocamento)
- 31- Largo da Igreja de Santo Amaro das Salinas (atual Praça General Abreu e Lima)
- 32- Largo do Viveiro/Benfica (atual Praça Euclides da Cunha)
- 33- Largo da Madalena (atual Praça Solange Pinto Melo)
- 34- *Praça na Estrada dos Remédios
- 35- Largo Nossa Senhora da Paz
- 36- *Avenida-canal articulação Derby-Aurora
- 37- *Praça nos Afritos
- 38- *Praça em Sertãozinho
- 39- Largo da Encruzilhada
- 40- *Praça na Jaqueira
- 41- *Praça na curva do rio Capibaribe
- 42- Ponte da Torre
- 43- Ponte Lasserre (atual Ponte da Capunga)
- 44- Ponte da Madalena
- 45- *Ponte Nova/ 6 de Março (atual Ponte Velha)
- 46- Ponte da Boa Vista/Caxanga/ Dom Pedro II
- 47- Ponte Santa Isabel (atual Ponte Princesa Isabel)
- 48- Ponte Barque de Macedo
- 49- Ponte Sete de Setembro (atual Ponte Maurício de Nassau)
- 50- *Ponte no bairro do Recife
- 51- Ponte Saneamento (atual Ponte Governador Paulo Guerra)

- 52- Ponte de Afogados
- 53- Ponte do Mocotolombó
- 54- Ponte de Limoeiro
- 55- *Cais no Bairro do Recife
- 56- *Cais em Santo Antônio
- 57- *Cais em Afogados
- 58- *Praça na Tamarineira
- 59- *Praça na Mangabeira

EDIFÍCIOS DE REFERÊNCIA:

- a- Forte do Brum
- b- Estação da Estrada de Ferro de Limoeiro
- c- Igreja Nossa Senhora do Pilar
- d- Armazéns
- e- Escola Aprendiz de Marinheiro (atual Capitania dos Portos de Pernambuco)
- f- Igreja Madre de Deus
- g- Palácio do Governo
- h- Igreja do Paraíso/ Santa Casa
- i- Igreja Matriz de Santo Antônio
- j- Casa de Detenção (atual Casa da Cultura)
- k- Estação da Estrada de Ferro Central
- l- Forte das Cinco Pontas
- m- Estação da Estrada de Ferro de S. Francisco
- n- Igreja Matriz de São José
- o- Instituto Benjamin Constant (atual Ginásio Pernambucano)
- p- Câmara dos Deputados (atual Assembleia Legislativa de Pernambuco)
- q- Não identificado
- r- Faculdade de Direito
- s- Quartel do Hospício
- t- Hospital Militar
- u- Não identificado
- v- Igreja Nossa Senhora da Soledade e Colégio de São José/ Santa Dorotéia
- w- Igreja de São Gonzalo
- x- Hospital Dom Pedro II
- y- Cemitério Inglês
- z- Hospital dos Lázaros (atual Santa Casa de Misericórdia)
- a'- Asilo da Mendicidade
- b'- Hospital Psiquiátrico da Tamarineira (atual Hospital Ulisses Pernambucano)
- c'- Casa dos Expostos
- d'- Igreja Matriz de Nossa Senhora da Paz
- e'- Edifício da rede sanitária
- f'- *Edifícios não identificados - Ilha do Leite

ESTAÇÕES DE DISTRITOS:

- D.1- Distrito de São José e Santo Antônio
- D.2- Distrito de Afogados e Remédios
- D.3- Distrito de Recife
- D.4- Distrito de parte da Boa Vista
- D.5- Distrito de parte da Boa Vista, do Espinheiro, da Encruzilhada e de Santo Amaro
- D.6- Distrito de Campinho Novo, partes da Capunga, do Espinheiro e de Afritos
- D.6.A- Distrito do Derby
- D.7- Distrito da Madalena, Torre, parte da Capunga, de Afritos e Ponte D'Uchoa
- D.8- Distrito da Jaqueira, Parnameirim, Cruz das Almas, Tamarineira e Arraial
- D.9- Distrito de Santo Amaro

* Espaços livres públicos e edifícios propostos.

Fonte: Autora.

A composição da vegetação e das águas do sistema de parques proposto por Brito surge da avaliação da topografia e da preocupação com o escoamento das águas na definição de um traçado ao mesmo tempo sanitário e artístico. Ao analisar o projeto podemos inferir que o saneamento dos cursos d'água e dos baixios onde se estagnavam as águas doces e salgadas foi elaborado por Brito seguindo duas estratégias: 1) a criação de canais de drenagem com avenidas arborizadas nas margens, aqui denominados de avenidas-canais, coincidindo com os cursos d'água; 2) a inserção de parques e outros tipos de espaços livres públicos nos baixios ou fundos de vale. Percebe-se que a primeira estratégia serve a definição do principal tipo de espaço livres público de caráter linear, assim como a segunda remete ao principal tipo de espaço livres público de caráter de mancha.

As **avenidas-canais** eram soluções necessárias, segundo Brito (1943, p. 17-18), para equilibrar a drenagem de águas pluviais, visto que algumas áreas alagadas seriam aterradas para constituir novos terrenos ocupados. Na avaliação de Brito (1943, p. 18-19), algumas ruas dos bairros de São José e Santo Antônio eram inundadas por águas durante as grandes marés, que causavam também o transbordamento das galerias pluviais e dos ralos de esgoto. Para o engenheiro, a abertura de canais de cimento armado com avenidas marginais, conforme o projeto de Santos, poderia evitar a inundação das ruas e casas.

Sendo assim, Brito tomou como linhas mestras para a definição do traçado das avenidas-canais a presença de cursos d'água ou sítios alagados, retificando e impermeabilizando tais linhas, definindo uma estrutura marcada pelas águas. Segundo o autor, essas avenidas-canais seriam os elementos estruturadores da expansão da cidade, impulsionando a urbanização do entorno (MOREIRA, 2010, p. 66-67). Ao analisar a descrição dos canais por Brito, percebe-se o potencial articulador da proposta, que conecta bairros existentes à novas áreas urbanizáveis, criando uma continuidade arborizada dotada de qualidade artística.

Projetamos, entre outros, um [canal] a partir do Derby (tendo pequeno ramal para a Paissandú), atravessando o Parque Amorim e o baixio entre Espinheiro e Boa Vista, passando entre o Cemitério e a E. F. Limoeiro, saneando o mangue entre a rua 13 de Maio e a rua Luiz do Rego, e vindo atravessar o Parque 13 de Maio para sair sob a ponte da Gamboa à rua da Aurora. (BRITO, 1943, p. 143)

[...] Parece, para evitar o efeito das enchentes do Capibaribe, no trecho compreendido entre Torre e ponte da Madalena, que seria de notável utilidade a execução de um grande canal, o qual partiria proximadamente do Taquarí, passaria por Zumbi e Lucas, atravessaria a estrada dos Remédios e viria a ter ao braço do Capibaribe, a montante da ponte da Great Western Railway (Linha Central), ou então diretamente ao rio Jiquiá, a oeste de afogados" (BRITO, 1943, p. 144)

A **Avenida-Canal de articulação Derby-Aurora** (nº 36) seria responsável por receber a contribuição pluvial da Boa Vista, Capunga, Espinheiro, Santo Amaro, além de “sanear extensos baixios” pelo aterro com o material da escavação (BRITO, 1943, p. 143). Brito menciona que o canal atravessaria espaços livres públicos, como o Parque Amorim, o cemitério público e o Parque 13 de Maio, enfatizando seu desejo de provocar uma experiência rica e variada para o transeunte que decidisse percorrer este trajeto. A **Avenida-Canal de articulação Taquarí-Afogados**, que não aparece desenhada por completo no projeto, conectaria as áreas urbanas mais periféricas desembocando no rio Jiquiá, evitando o encaminhamento das águas pelo rio Capibaribe e a confluência, mais a frente, com o Beberibe.

Para Brito (1943, p. 18-19), a construção de avenidas-canais deveria ser utilizada sobretudo nas áreas de extensão, visto que seria oneroso aplicá-la na cidade edificada. É possível verificar no projeto que os bairros centrais – Recife, Santo Antônio e São José – não receberam propostas de avenidas-canais. A execução desse tipo de solução poderia causar a destruição de diversos monumentos, postura que ia de encontro a atuação de Brito na cidade do Recife. Conforme Reynaldo (2017, p. 120), “Saturnino de Brito foi citado por Freyre, em inúmeras oportunidades, como exemplo de urbanista identificado e comprometido com os valores da cidade antiga”.

Os talvegues ou fundos de vale, quando não utilizados para a criação de avenidas-canais, deveriam orientar o traçado de avenidas, ruas ou vielas sanitárias de modo a facilitar a drenagem e a condução dos esgotos. As margens de rios, para Brito (1943, p. 72), deveriam ser “ocupadas por pitorescas avenidas”, o que significava a inserção de canteiros gramados e fileiras de árvores em pelo menos uma de suas laterais. No caso do Recife, Brito (1943, p. 72) enfatizava que a construção de tais avenidas viria a substituir a construção de residências que na época continham “fundos imundos de quintais, onde as roupas dos indivíduos sãos e dos doentes são lavadas n’água corrente, a qual, em certos casos, será veículo para a transmissão de moléstias”. Nota-se o desejo de contrapor a imagem de uma cidade suja e doente à construção de um cenário pitoresco e belo mediante a execução do Projeto de Melhoramentos.

O incentivo à criação de hábitos salubres pela população também perpassava a criação de **parques e outros tipos de espaços livres públicos** localizados por Brito nos baixios. A construção desses espaços seria feita mediante o aterro e a implementação de solos gramados que serviriam à drenagem das águas das chuvas, assim como teriam função social uma vez que seriam utilizados para o lazer e a fruição dos habitantes. Do conjunto de espaços propostos, tem destaque o espaço livre público de maior porte, o Parque na Ilha do Suassuna, assim como os

espaços articulados à avenida-canal Derby-Aurora: o Parque do Derby, o Parque Amorim, o Parque no Espinheiro, o Parque no entorno do Cemitério Público e o Parque 13 de Maio.

Brito propôs a criação de um grande **Parque na Ilha do Suassuna** (nº 25) e seu entorno, em frente a Ilha de Joana Bezerra, área pertencente aos atuais bairros Ilha do Leite e Coelhos. Nota-se que a proposta é fruto do aterro e da retificação das margens do rio Capibaribe, assim como da canalização do curso d'água que circunda a ilha. Esta conforma um grande espaço central vegetado, circundado por espaços vegetados de formas poligonais que acabam por tomar toda a frente das águas, ao sul. O Hospital Pedro II é demarcado por Brito no projeto e parece servir como edifício de referência para a criação de novas edificações, que segundo Araújo (2008, p. 80) sugere, pela sua proporção, poderiam abrigar instituições públicas.

Interessante perceber que as edificações surgem soltas em meio a canteiros de traçados curvilíneos, a partir do desenho poderíamos estipular que sua implantação seguiria a mesma lógica apresentada por Brito no canteiro central da avenida-parque que abrigaria escolas, campos de futebol e outros equipamentos públicos em Santos. Araújo (2008, p. 79-80) chama a atenção para a indefinição de Brito a respeito da Ilha Joana Bezerra, que aparece como uma grande área de contornos regulares, aparentemente aterrada, mas sem demarcações de solo vegetado, a ilha é apenas cortada pela linha férrea.

O **Parque do Derby** (nº 27) foi projetado, na opinião de Araújo (2008, p. 81), considerando o crescimento demográfico e o conseqüente desenvolvimento do mercado imobiliário. Para Brito, o terreno alagado da campina do Derby não poderia dar lugar a novas construções, era necessário preservá-lo como espaço livre público de lazer:

O campo do Derby não deve ser arruado e edificado; seria um atentado inqualificável contra a estética municipal, sendo também prejudicial à higiene da cidade, que precisa cuidar desde já de salvar o que puder de espaços livres destinados aos Parques. Nesse campo devem-se deixar taboleiros apropriados para os jogos de esporte, mantendo-se a preferência que já se lhe dá para a útil diversão. (BRITO, 1943, p. 143-144)

Brito se mostra sensível a história da campina do Derby, segundo Silva (2010, p. 92), sua denominação faz referência a expressão inglesa “corrida de cavalos” e remonta ao hipódromo instalado no sítio em 1888 pelo Derby Club, que foi desativado em 1898, quando foi adquirido pelo empreendedor Delmiro Gouveia. Este foi responsável pela criação de um centro de compras e diversões, o Mercado Coelho Cintra, um hotel e um velódromo, obras que foram destruídas por um incêndio criminoso em 1900. Provavelmente, quando Brito conheceu a área, havia apenas uma campina com solo alagado repleta de ruínas dos antigos edifícios. No

Projeto de Melhoramentos, Brito elabora o Parque do Derby como um espaço ajardinado central rodeado por outros espaços de menor porte, que articulados à avenida-canal e outros espaços livres públicos poderiam conferir uma ambiência de conjunto impressionante.

O Parque Amorim (nº 28) já existia à época, e foi considerado por Brito como parte do conjunto de espaços livres públicos. No projeto, sua forma é atravessada pela continuação do eixo viário que vem do Bairro da Boa Vista, pela Rua da Glória e pela Rua Visconde de Goiana, cortando a avenida-canal pela Avenida Rui Barbosa para chegar ao Largo do Entrocamento. A continuidade entre o parque e o largo já era experienciada por aqueles que atravessavam a área a pé ou por meio do bonde ou trem urbano. A proposta de Brito estendia a continuidade vegetada por meio da conexão entre o Parque Amorim e o novo espaço livre público no Espinheiro.

O **Parque no Espinheiro** (nº 29) é apontado por Araújo (2008, p. 79-80) como uma das sugestões de criação de espaço arborizado que parecia nunca ter sido considerada pelas administrações locais. O parque foi localizado por Brito em uma área alagada sem ocupação, permitindo a costura de trechos de tecido urbano entre o Espinheiro e a Boa Vista. A forma alongada do parque contava com canteiros de desenho recortado envolvendo os dois lados do canal, o que provavelmente causaria grande impacto ao atravessar o espaço. Seguindo o percurso das águas, Brito estendeu o canal no sentido da Linha Férrea de Limoeiro e buscou conectá-lo também às áreas alagadas de Santo Amaro.

O **Parque no entorno do Cemitério Público** (nº 21) foi criado aproveitando os espaços livres ao redor do Cemitério Público existente desde meados do século XIX, construído na época do governo do Conde da Boa Vista. O cinturão vegetado ao redor do cemitério se conectava por meio de grandes canteiros ao Parque 13 de Maio, criando uma continuidade vegetada em uma das margens do canal, em contraste com o tecido construído da margem oposta. Nesta, somente uma praça de formato triangular foi estrategicamente posicionada, sugerindo a criação de uma visada atrativa vinculada à linha férrea de Limoeiro.

Brito considerou o cemitério como um espaço livre público integrado ao tecido urbano capaz de ser utilizado pela população para o lazer. No projeto para Vitória, Brito projetou um cemitério com bosques de eucaliptos para o Novo Arrabalde, conforme Mendonça et al (2009, p. 56), ele propôs a criação de uma capela e uma alameda para dar acesso ao que chamou de “Bosque Sagrado”. Numa passagem do livro sobre o Saneamento do Recife, Brito (1943, p. 111-112) coloca que algumas poesias exaltavam os mistérios das florestas e das árvores que “povoadas por entes imaginários, ainda hoje exercem singulares atrativos sobre os espíritos

esclarecidos e as almas ingênuas”. Brito destaca a partir desse trecho, o valor artístico e sanitário das árvores.

No Projeto de Melhoramentos do Recife, caminhando ao longo do canal depois de passar pelas áreas ajardinadas do cemitério poderíamos aceder ao **Parque 13 de Maio** (nº 20). A construção de um espaço livre público próximo a rua da Aurora já vinha sendo discutida desde meados do século XIX, na planta elaborada por Douglas Fox em 1906 a área delimitada com formato de “L” constava como Passeio Público 13 de Maio. Enfatizando a realização desse espaço como parte de um sistema mais amplo, proposta que havia sido colocada por Martineau em 1860, Brito desenha o parque conectado à canteiros ajardinados, ao canal que desagua na rua da Aurora, assim como aos edifícios de referência do entorno.

[...] a estética urbana muito ganhará, formando-se os belos Parques que indicamos, no Derby e nos baixios entre Boa Vista e Espinheiro, arborizando-se as avenidas laterais ao canal e realizando-se o projeto, sempre adiado, do Parque 13 de Maio. (BRITO, 1943, p. 143)

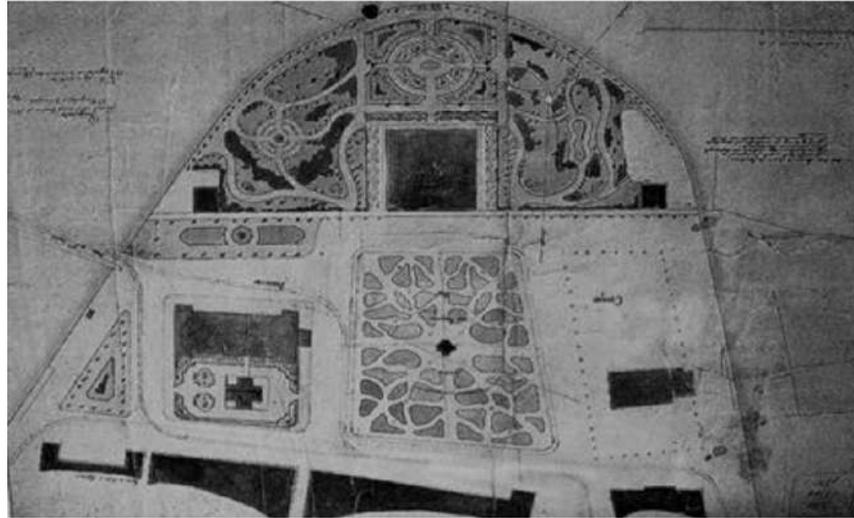
O Parque 13 de Maio foi um dos únicos espaços livres públicos propostos por Brito com o traçado dos canteiros internos (figura 67), indicando a lógica de composição da vegetação. É possível que projetos anteriores tenham influenciado o desenho adotado por Brito, segundo Freitas (2006) no período, três propostas já haviam sido elaboradas para o espaço, em 1840, 1860 e 1899. Algumas delas já apresentavam linhas curvilíneas, que também foram desenhadas por Brito, linhas que aproximam o desenho de composições encontradas nos espaços livres existentes à época, como na planta do Campo do Palácio das Princesas de 1875 de autoria do engenheiro Emile Beringer (figura 68), por exemplo.

Figura 67 - Detalhe do diagrama mostrando o Parque 13 de Maio elaborado por Saturnino de Brito em 1917.



Fonte: Autora.

Figura 68 - Planta do Campo do Palácio das Princesas de Emile Beringer de 1875.



Fonte: Silva, 2010.

A expressividade da articulação entre os parques e a Avenida-Canal Derby-Aurora no Projeto de Melhoramentos de Brito possibilita o reconhecimento dessa proposta como sistema de parques. A trama vegetada proposta nesse eixo se destaca como a estrutura principal do sistema que dá legibilidade ao tecido urbano, articula espaços novos e preexistentes e orienta a expansão da cidade.

A atenção de Brito às preexistências pode ser confirmada no modo como o engenheiro demarca no projeto os espaços livres públicos presentes no tecido urbano, assim como edifícios de referência, quadras ocupadas e linhas férreas existentes. A investigação do sistema de parques projetado por Brito permite distinguir as particularidades e especificidades que surgem no projeto através do desejo de integrar de maneira harmônica o proposto ao existente. Desejo este que fica claro desde a estratégia primeira de planejar a expansão através do preenchimento dos vazios do tecido urbano.

Tomando como base o relato de um percurso no Recife dos anos 1900 feito por Viana⁵⁴ (1970) podemos compreender quais espaços compunham a paisagem da época e como as proposições de Brito se posicionavam frente ao tecido urbano preexistente. O percurso de Viana seguia as linhas do bonde, simulando o passeio de um visitante que tinha interesse de conhecer a cidade mas que não dispunha de muito tempo para fazê-lo. Viana (1970, p. 229) inicia seu

⁵⁴ Viana foi um português que viveu 30 anos no Recife. Exerceu as funções de consul de Portugal, fez parte da diretoria do Gabinete Portugues e foi membro da Academia Pernambucana de Letras, também era poeta lírico e colaborou nos jornais.

relato destacando que “[...] a cidade do Recife foi, efetivamente, em sua maior parte, conquistada as águas”, segundo o autor:

Os atuais bairros movimentados da cidade, como o Recife (S. Frei Pedro Gonçalves), Santo Antônio e São José, e uma boa parte da Boa Vista foram lugares em grande parte cobertos pelos mangues, que as enchentes da maré alimentavam, e o braço do homem conquistou, por meio de diques e aterros, para arquitetar a cidade atual. (VIANA, 1970, p. 229)

Foi se utilizando desta mesma solução projetual, o aterro de áreas alagadas, que Brito planejou a expansão da cidade. O Bairro do Recife estava passando por uma grande mudança motivada pelas obras do porto e contava com grandes porções de solo aterradas nas suas bordas, assim como na porção ao norte, na direção da cidade de Olinda. Na proposta de Brito se destaca a inserção de três **Cais no Bairro do Recife** (nº 55) na porção norte, depois do Forte do Brum, possivelmente vinculados à edifícios comerciais e armazéns do porto. A localização de um dos cais chama atenção pela disposição orientada para o molhe de Olinda. Sabe-se que este molhe foi construído por volta de 1910 e provocou alterações nas vagas marítimas que acabaram por causar o rompimento do istmo entre 1912 e 1915. No entanto, na proposta de Brito, datada de 1917, o istmo aparece completo, sugerindo a realização de mais aterros.

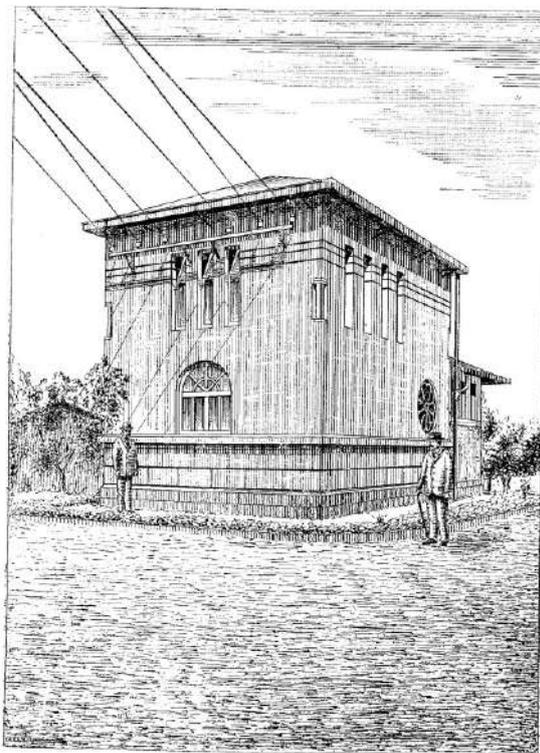
No restante do bairro, percebe-se a demarcação de alguns espaços livres públicos existentes associados a edificações de referência, como o Largo do Forte do Brum, a edificação do Forte e a Estação de Ferro de Limoeiro e o Largo dos Voluntários da Pátria (atual Praça Artur Oscar/Arsenal) lateral ao edifício da Escola Aprendiz de Marinheiro (atual Capitania dos Portos de Pernambuco). O percurso de Viana revela outros espaços livres públicos e edifícios que estão presentes no projeto e foram destacados no texto:

*Temos a **Praça do Comércio, ou Lingüeta**, primeiro e principal ponto de desembarque, em cujo lado sul está o palacete da Associação Comercial Beneficente. Continuemos a nossa excursão embarcados, para ver os belos edifícios da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, e depois de passar os **armazéns particulares**, com os seus alpendres de ferro conhecidos por cais do Loio, chegamos à Alfândega. [...] passaremos sob a **ponte Sete de Setembro**, e vamos saltar no término do **Cais do Apolo**, para tomar o americano (bonde) na rua Barão do Triunfo, onde é a estação central da Companhia de Ferro Carril de Pernambuco. (VIANA, 1970, p. 230, grifo nosso)*

No Cais do Apolo, entre as Pontes Buarque de Macedo e Sete de Setembro, Brito (1943, p. 147) inseriu a estação do distrito D.3 do Plano de Saneamento, vislumbrando o encaminhamento dos coletores pela Rua 1º de Março e pela Avenida Martins de Barros. Segundo Brito (1944d, p.111), cada estação de 45 m² (figura 69) seria implementada em um

sítio acessível, de preferência em um espaço livre público ajardinado. Conforme Moreira (2010, p. 61), essas estações “constituir-se-iam posteriormente, em importantes pontos de referência da cidade”.

Figura 69 - Projeto da estação de distrito D.5 prevista para o Parque 13 de Maio.



FOT. 13 — Estação de Distrito D. 5.

Fonte: Brito, 1942.

O Bairro de Santo Antônio Brito deixa praticamente intacto, realizando o alargamento de algumas ruas, sinalizando a existência de algumas poucas igrejas e edifícios representativos, sendo possível identificá-los através dos pátios e largos. O único espaço livre público proposto identificado foi o **Cais em Santo Antônio** (nº 56) próximo ao Cais do Colégio (atual Praça Dezessete), construído sob aterro. Na ponta norte do bairro, Brito demarcou a presença do Campo do Palácio das Princesas e da Praça da República e posicionou somente a edificação do Palácio do Governo, omitindo todas as outras que criam o conjunto monumental de que fala Viana:

*[...] passamos a ponte Buarque de Macedo, uma das mais belas da cidade, inaugurada em 1890, e entramos na **Praça da República**, dobrando logo para a rua 15 de Novembro. Na praça, deixamos nós à esquerda o Paço Municipal, e à direita a Escola de Engenharia, a leste; o **Palácio do Governo**, ao norte; o Teatro de Santa Isabel, a oeste; ao lado sul da praça e do teatro, fica o edifício do Liceu de Artes e Ofícios, e ao sul do jardim, que toma o centro da praça, fica o Quartel de Cavalaria. (VIANA, 1970, p. 230, grifo nosso)*

Em São José, Brito chama a atenção para o Largo do Forte das Cinco Pontas e as edificações no entorno: Forte das Cinco Pontas, Estação da Estrada de Ferro de S. Francisco e a Igreja Matriz de São José. Assim como indica a existência da Praça Visconde de Mauá junto à Casa de Detenção (atual Casa da Cultura) e à Estação da Estrada de Ferro Central. Conforme Reynaldo (2017, p. 121), “em 1914, existiam 647 km de vias férreas articulando os bairros do Recife, Santo Antônio e São José com interior de Pernambuco”.

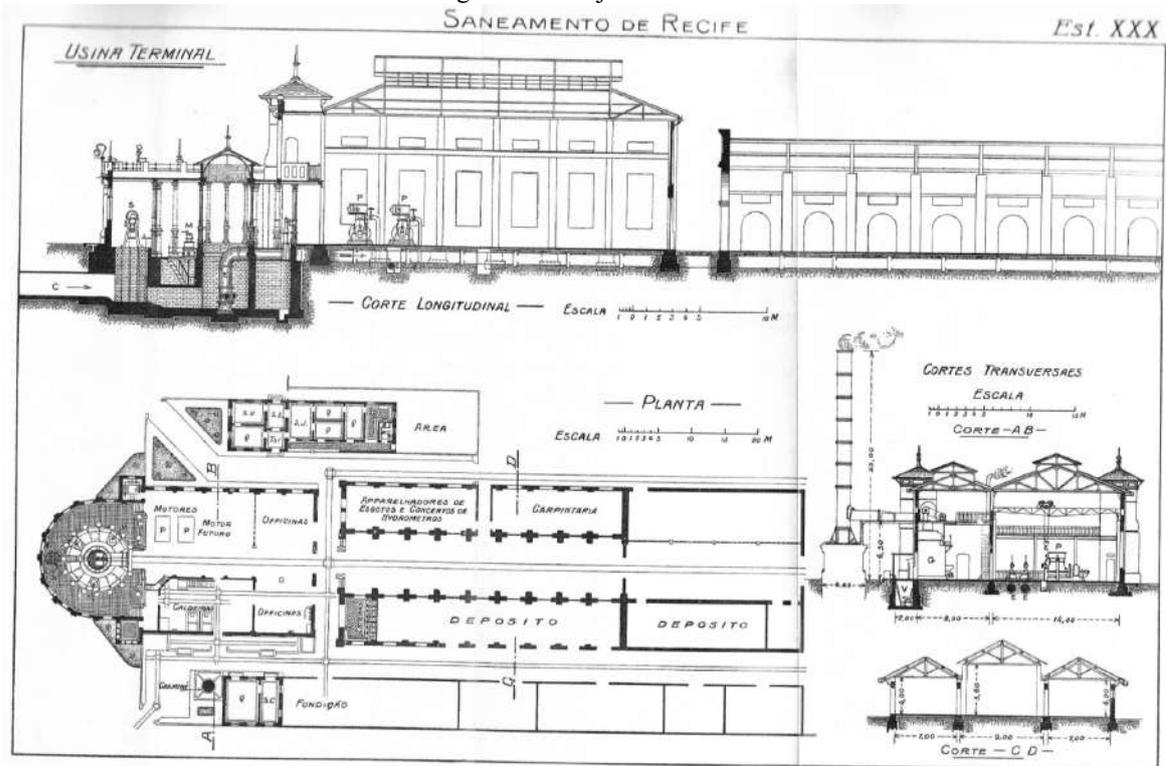
Ao sul das estações de São José, Brito elabora uma **Praça na Campina do Bodé** (nº 16) articulando porções do bairro que aparecem na planta de Douglas Fox separadas pelo grande vazio da campina. Conforme Silva (2010, p. 108), a denominação da campina, localizada no chamado “Aterro de Afogados”, fazia referência ao comerciante Manuel Ferreira Estes, apelidado de Bodé, morador do entorno da Igreja Matriz de São José. Segundo a autora, a área havia abrigado um viveiro de peixes, conhecido como Viveiro do Muniz, que foi aterrado ainda no século XIX com o intuito de abrigar uma praça.

No projeto, a Praça da Campina do Bodé está vinculada a um longo **Cais em São José** (nº 19) criado em uma faixa de solo aterrado na borda oeste do bairro. Esse cais seria repleto de jardins recortados de formato triangular e trapezoidal, principalmente. Desse espaço livre público, provavelmente seria possível avistar as águas do Capibaribe, o Parque na Ilha do Suassuna e a Ilha de Joana Bezerra. Seguindo o percurso do cais na direção sul contornaríamos a ponta próxima a Ponte de Afogados, chegando ao Cabanga.

Na Planta de 1906 (figura 58), a área do Cabanga aparece quase totalmente alagada, com poucas edificações construídas. Na proposta de Brito, a área seria aterrada e ao longo da Bacia do Pina seria criado um **Cais no Cabanga** (nº 18) de formas retangulares e mais estreito que o Cais em São José. O cais foi projetado vinculado a uma grande **Praça da Usina Terminal no Cabanga** (nº 17) que circundaria o edifício proposto para a Usina Terminal dos esgotos, este receberia a contribuição dos coletores de todos os oito distritos distribuídos no tecido urbano.

Segundo Brito (1943, p. 233), o edifício da Usina (figuras 70 e 71) foi projetado pelos arquitetos Armando de Oliveira e Bruno Simões Magro. Para complementar o conjunto de edificações, Brito (1943, p. 233) propôs a construção de novos galpões para as oficinas e depósitos do almoxarifado, assim como a reforma de três galpões que serviam ao matadouro do Cabanga, que posteriormente foi substituído pelo matadouro de Peixinhos. A Praça da Usina provavelmente serviria à futura vila de operários da Repartição de Saneamento, que seria construída nas quadras alongadas próximas ao entorno.

Figura 70 - Projeto da Usina Terminal.



Fonte: Brito, 1942.

Figura 71 - Foto da Usina Terminal.



Fonte: Brito, 1942.

Visando o funcionamento adequado do sistema de saneamento, Brito propôs a criação da **Ponte Saneamento** (nº 36) - atual Ponte Governador Paulo Guerra - com cerca de 715 m de extensão ligando o Cabanga a Ilha do Nogueira no Pina (figura 72). Conforme Brito (1943, p. 416), por baixo da ponte, entre as vigas, passariam duas linhas do emissário de descarga dos esgotos, assim como o tubo de distribuição de água para o Pina. A descarga dos esgotos no mar

iria distar cerca de cinco quilômetros da entrada da barra. Se no futuro fosse desejável tratar o esgoto, Brito (1943, p. 240) sugeria a reforma da edificação do Lazareto (ou leprosário) – presente na planta de Douglas Fox – para abrigar as instalações de depuração de esgotos.

Figura 72 - Foto da Ponte Saneamento.



Fonte: Brito, 1942.

Segundo Brito (1943, p. 240), seria possível “irrigar as planícies arenosas do Pina e do Nogueira, até Boa Viagem, formando-se parques gramados e coqueirais, que tem, como se sabe, um alto valor industrial para a fabricação de muitos produtos (óleo, manteiga, sabão, etc.)”. Sendo assim propõe no Pina um extenso aterro da Ilha do Nogueira, definindo a criação de **avenidas-canais, praças**, uma longa faixa de **cais** e uma **orla de praia** com coqueiros. É possível constatar que Brito implementa quadras de formato irregular, semelhantes as desenhadas em São José, assim como quadras alongadas de maior porte do que as que foram projetadas para a vila de operários do Cabanga.

Em Afogados, Brito considera a existência de espaços que foram apontados por Viana em seu trajeto:

*Seguimos então pela rua Oitenta e Nove, antigo Aterro de Afogados, deixando ao meio dela, à esquerda, o Matadouro da Cabanga, e passamos a **ponte de Afogados**, que é de madeira, para entrar no **Largo de Nossa Senhora da Paz**, onde está situada a **igreja matriz**, sob essa invocação, e próxima da qual termina a linha de bondes. (VIANA, 1970, p. 231-232, grifo nosso)*

Brito amplia a área ajardinada no entorno da Igreja Matriz de Nossa Senhora da Paz e insere a estação do distrito D.2 no Largo de Nossa Senhora da Paz, prevendo a instalação de coletores ao longo da Ponte de Afogados em direção à Usina (BRITO, 1943, p. 147). Brito elabora ainda um **Cais em Afogados** (nº 57) que conecta a borda que vai da Ponte de Afogados até a Ponte Motocolombó. Esse cais cria uma relação de continuidade com o Cais em São José

e o Cais no Cabanga, permitindo ao pedestre realizar um longo percurso de contato com as águas.

Em Remédios, Brito se utiliza de um cruzamento viário existente para criar uma **Praça nos Remédios** (n° 34) no ponto em que esta encontra a Estrada das Boiadas (atual Estrada do Bongí). O resultado do traçado é uma praça circular recortada pelas vias principais, que demarca o ponto de inflexão da Estrada dos Remédios, via que conecta o Largo Nossa Senhora da Paz à Madalena.

Na Madalena, Brito sinaliza a existência de dois espaços livres públicos existentes, cercados por edificações residenciais: o Largo do Viveiro (atual Praça Euclides da Cunha) e o Largo da Madalena (atual Praça Solange Pinto Melo). Brito (1943, p. 148) propõe a construção da estação do distrito D.7 no Largo do Viveiro - também conhecido como Largo do Benfica - destacando que o emissário “segue pela Estrada dos Remédios para o D.2; recebe a contribuição de D.8, cuja rede não está concluída, podendo desenvolver-se muito no futuro e ir até a Casa Forte”.

Os cursos d’água de Remédios e da Madalena foram retificados por Brito, conformando **avenidas-canais** associadas a **praças** laterais, tendo maior destaque o espaço livre público criado numa área alagada da Madalena, próxima a Ponte da Madalena. Na Torre, foram criadas pequenas praças triangulares próxima a vias existentes, além de algumas praças próximas as bordas d’água do rio Capibaribe. Segundo Brito (1942, p. 64), à época foi assinado um “Termo de desapropriação de uma faixa para a passagem do coletor 40, da Torre, e termo de acordo para abertura da futura avenida marginal ao rio Capibaribe”.

Do outro lado do rio, chama a atenção a **Praça na curva do rio Capibaribe** (n° 41), implementada em um sítio de posição estratégica, que na planta de Douglas Fox aparece como terreno sem ocupação. Próximo à esta, a **Praça na Jaqueira** (n° 40) surge como mais um dos espaços livres públicos de borda d’água desenhado por Brito. Sua disposição parece ter relação com a presença do edifício de referência da Casa dos Expostos e a canalização de um curso d’água que desemboca no rio próximo a uma segunda praça. Esse foi o lugar escolhido por Brito para implementar a estação de distrito D.8, conforme Brito (1943, p. 148-149):

[...] a estação fica ao lado da Casa dos Expostos, na Jaqueira; o emissário, diâmetro 10'', descarrega em um coletor de 15'' na Estrada da Ponte D'Uchoa, o qual se divide em dois braços; um segue essa estrada, e o outro (a construir no futuro), de mesmo diâmetro, seguirá pela Avenida Malaquias e rua do Futuro, para de novo se ligar ao principal, indo então pela margem esquerda do rio até o sifão de travessia para a margem oposta; no futuro esta estação receberá os despejos de outros distritos.

Acompanhando o eixo viário da Linha Férrea de Limoeiro, Brito inseriu uma **Praça na Tamarineira** (n° 58) e uma **Praça na Mangabeira** (n° 59) como únicos espaços livres públicos mais ao noroeste da cidade. Nessa área, as quadras de expansão guardam as formas irregulares, mas tem uma proporção muito maior se comparada as quadras existentes. Através das linhas de curva de nível é possível verificar que a Praça na Mangabeira foi localizada num baixio que provavelmente viria a ser aterrado, assim como a **Praça nos Aflitos** (n° 37).

Brito demarcou como espaços existentes, na Encruzilhada, o Largo da Encruzilhada e na Capunga, o Largo do Entroncamento. Na planta de Douglas Fox podemos verificar que esses largos funcionavam como “nós viários” associados aos percursos dos trens urbanos⁵⁵ (ou maxambombas) e dos bondes de tração animal, conforme Reynaldo (2017, p. 122), estes últimos foram substituídos por bondes elétricos em 1914. Novas quadras foram dispostas por Brito no entorno desses largos motivando a ocupação de áreas que seriam bem servidas pelos serviços urbanos, inclusive pelo transporte público.

O Largo do Entroncamento chama especialmente a atenção pela articulação que estabelece com o Parque Amorim, que seria reforçada através da construção do **Parque no Espinheiro** (n° 29). No Parque Amorim, Brito inseriu a estação do distrito D.6 (figura 73), que se encaminhava para o Pombal e para a Rua Fernandes Vieira, para se bifurcar no Largo da Soledade, seguindo para D.4 na Boa Vista e D.5 em Santo Amaro (BRITO, 1943, p. 147-148).

Figura 73 - Foto da Estação de distrito D.6 no Parque Amorim.



Fonte: Brito, 1942.

⁵⁵ De acordo com Reynaldo (2017, p. 121), o primeiro trajeto do trem urbano partia da Praça da República, em Santo Antônio, percorria 2,8 km até a Estação do Entrocamento, onde se dividia em três linhas: Caxangá, Apipucos e Casa Amarela. Outra linha do trem urbano partia da rua Visconde do Rio Branco (atual rua da Aurora) e percorria 3,2 km até chegar a Encruzilhada, onde se bifurcava ao norte, até Beberibe e a Olinda, pelo Caminho de Ferro de Olinda.

Outro largo sinalizado por Brito no projeto de melhoramentos é o Largo do Chora Menino, que na planta de Douglas Fox aparece separado de Cajueiro por um curso d'água. No seu relato, Viana enfatiza necessidade de atravessar uma ponte para aceder a povoação:

*[...] Dobramos à esquerda, entrando na rua de Paissandu, antigo **Chora Menino**, onde há uma capela particular, à direita. Atravessando a ponte pequena, ao fim dessa reta, seguimos para a **ponte da Madalena**, ficando à esquerda, entre as duas pontes, a entrada para Cajueiro, onde está situado o Hospital Português. (VIANA, 1970, p. 231, grifo nosso)*

No projeto, a ponte pequena deixa de existir, uma vez que Brito decidiu por canalizar o curso e encaminhá-lo para desembocar no rio Capibaribe próximo ao Parque do Derby. Grande parte da área alagada foi aterrada para possibilitar a criação do Parque na Ilha do Suassuna. Cabe ressaltar, que Brito (1943, p. 148) aponta a construção de uma sub-estação do distrito D.6. no Parque do Derby, a estação D.6.A., que iria seguir pela margem do futuro canal até chegar à estação no Parque Amorim.

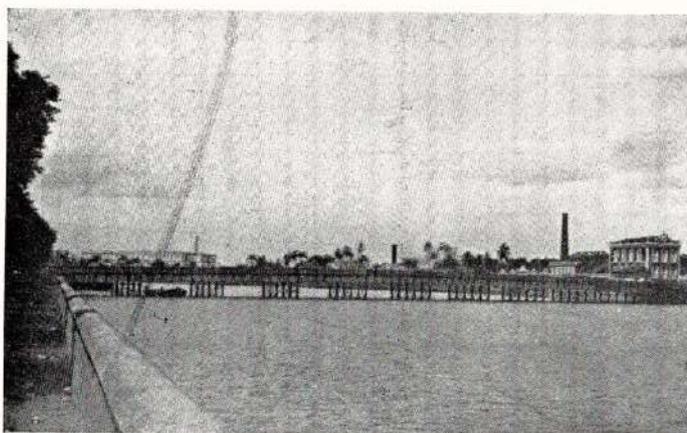
No Bairro da Boa Vista, o tecido existente é mantido, Brito demarca a presença de alguns espaços livres públicos - o Largo da Soledade, o Pátio de Santa Cruz e a Praça Maciel Pinheiro - embora a maior parte das igrejas e edifícios representativos do bairro não estejam identificados no projeto. Em seu percurso, Viana resalta alguns espaços da Boa Vista, destacamos aqueles sinalizados por Brito:

*Em seguida atravessamos a **Ponte da Boa Vista**, e entramos na rua da Imperatriz, pertencente ao bairro da Boa Vista. Ao fim dessa rua, à esquerda, é a Igreja Matriz, com uma linda fachada, ficando-nos em frente a **Praça Maciel Pinheiro**, que tem um pequeno, mas elegante jardim. Seguindo pelo lado sul da praça, atravessamos a rua Visconde de Pelotas, mais conhecida pelo antigo nome de Aragão. Ao fim dessa rua dobramos à esquerda, em um pequeno trecho da rua do Rosário, e estamos no **Pátio Santa Cruz**, onde é situada a igreja dessa invocação. (VIANA, 1970, p. 231, grifo nosso)*

Da mesma maneira que a Ponte da Boa Vista é direcionada ao eixo da Praça Maciel Pinheiro, Brito elabora a **Ponte Nova** (nº 45) - atual Ponte Velha- visível na figura 74, associando-a com o eixo do Pátio de Santa Cruz. Conforme Brito (1943, p. 415), a Ponte Nova teria 140 metros de extensão e serviria à passagem do emissário de esgotos D.4, que teria sua estação localizada na margem do rio Capibaribe na Boa Vista. A ponte também serviria a passagem do tráfego proveniente de Afogados e São José, para tal, segundo Brito (1943, p.

415), “torna-se-á indispensável alargar uma das ruas que comunicam as duas estações das vias férreas acima citadas, bem como da rua Velha, no bairro da Boa Vista”.

Figura 74 - Foto da Ponte Nova.



Fonte: Brito, 1942.

No Bairro de Santo Amaro, diversas edificações de referência são sinalizadas por Brito, provavelmente como recurso para enfatizar a necessidade de criação do Parque 13 de Maio e do Parque no entorno do Cemitério Público. Algumas delas estão destacadas a partir do relato de Viana ao descrever o bairro:

*Seguindo a rua do Riachuelo, por Hospício, temos à direita as obras paralisadas, do edifício para a **Faculdade de Direito** e, atravessando a linha férrea de Olinda, o **Passeio Público 13 de Maio**, em construção, e do lado esquerdo, antes da linha férrea, o **Quartel do Hospício**. (VIANA, 1970, p. 233, grifo nosso)*

*O bonde passa, a curto trecho, na rua da União, que fica por tras da rua da Aurora, para logo voltar a esta rua, tomando a direção norte, junto ao edifício onde funciona a **Câmara dos Deputados**. Em seguida está o **Instituto Benjamin Constant**, onde também funciona a Inspetoria da Instrução Pública do Estado e a Escola Normal. Depois de passar duas pequenas pontes, dobramos para a rua do Lima, ao fim da qual segue uma linha oblíqua para a esquerda, que vai para o **Cemitério Público**, que fica próximo. Seguindo para a direita, que é a rua de Luiz do Rego, prolongamento da rua do Hospício, ou Visconde de Camaragibe, atravessamos a **linha férrea que vai para Timbaúba e Limoeiro**, deixando à direita o **Cemitério Inglês**. (VIANA, 1970, p. 233, grifo nosso)*

*Pouco adiante, do mesmo lado, temos o **largo** e a Igreja de Santo Amaro, e, ainda mais adiante, do lado oposto, o **Asilo de Mendicidade**, onde atualmente, termina a liha de Ferro Carril. No sítio contíguo ao Asilo, em seguida, está o **Hospital dos Lázaros**. (VIANA, 1970, p. 233, grifo nosso)*

No Parque 13 de Maio, Brito (1943, p. 147) propõe a construção da estação do distrito D.5, próximo ao escritório da Repartição de Saneamento, prevendo o encaminhamento dos esgotos pela Ponte Santa Isabel e pelo coletor na Praça da República. No cruzamento entre a Rua Luiz do Rego e a Rua do Norte, Brito (1943, p. 149) projeta a estação do distrito D.9, em

um terreno cedido pela companhia de Serviços Marítimos, que recebe a contribuição do Asilos da Mendicidade e do Hospital dos Lázaros para descarregar na estação D.5. Em frente ao Asilo e ao Hospital, num sítio próximo ao Cemitério dos Ingleses e ao Largo da Igreja de Santo Amaro das Salinas (atual Praça General Abreu e Lima), Brito preserva o solo alagado, resguardando o sítio da ocupação.

Ainda que Brito não recomendasse a adoção da forma da trama tradicional para construir novas áreas no Recife, conforme Reynaldo (2017, p. 116), o engenheiro enxergava “suas ruas estreitas e o valor notável em seus edifícios que justificavam a sua manutenção, em sintonia com o novo traçado urbano”. Brito estuda minuciosamente a topografia da cidade, os espaços livres públicos existentes e os locais potenciais para a criação de parques e praças para orientar a localização das estações dos distritos, da Usina Terminal e a definição do Plano de Saneamento. Tendo como objetivo a implementação de solo saneado com adequada distribuição de água, Brito se preocupa com a viabilidade da ocupação das áreas de expansão, levando em consideração a presença de ruas bem ventiladas e articuladas às linhas de transporte público existentes. Nas palavras de Brito (1944c, p. 166):

Os traçados curvilíneos ou mistilíneos, seguindo as estradas existentes e os cursos d'água; as inflexões nos arruamentos para evitarem as demolições de prédios de valor; as praças irregulares e outros acientes topográficos aproveitáveis em um traçado moderno, são elementos que concorrem para a beleza da cidade, quando esta for convenientemente cuidada e edificada.

No Projeto de Melhoramentos foram identificados três tipos de espaço livre público de caráter linear que foram sinalizados no esquema 5 (figura 66): **avenida-canal, cais e ponte**. Também foram identificados seis tipos de espaços livres públicos de caráter de mancha que merecem destaque no projeto: **parque, cemitério, praça de grande porte, praça de pequeno porte, pátio e largo**. A identificação desses tipos no projeto foi realizada mediante o reconhecimento por semelhanças tendo em vista sobretudo a escala, assim como levou em consideração a existência de espaços livres públicos anteriores ao projeto.

Sabe-se que Brito também foi responsável pelo projeto de novas ruas e vielas e pelo alargamento de vias existentes no Recife. No texto *Notas para o congresso dos prefeitos de Pernambuco* escrito em 1918, o engenheiro define três tipos de ruas levando em consideração o gabarito dos edifícios de seu entorno. Segundo Brito (1944c, p. 165), o primeiro tipo corresponderia as ruas largas, com largura mínima de 14 metros, podendo ter edifícios de três ou mais pavimentos. O segundo tipo seria aplicado em ruas médias, com a largura mínima de 10 metros, faixa carroçável de largura de 4,50 a 6 metros e edifícios de não mais que dois

pavimentos. O terceiro tipo, ruas estreitas, deveriam ter largura mínima de 7 metros e edifícios de no máximo um pavimento.

Para as ruas largas de 16 a 20 metros que não consistiam em locais de intensa circulação de veículos, Brito (1944c, p. 165) recomendava a inserção de arborização. Entende-se que a composição das ruas de 20 metros de largura era equivalente a composição imaginada para as avenidas laterais aos canais, visto que seriam grandes corredores vegetados. A descrição de Brito sobre essas ruas se assemelha as colocações de Olmsted ao defender a criação das *parkways*:

As avenidas terão a largura mínima de 20 metros; elas tem por fim ligar os centros populosos dos arrabaldes e dar fácil acesso aos locais de grande frequência pública, ou são abertas como elemento de estética e recreio. A arborização, conforme a largura, pode ser feita em vários renques de árvores, simetricamente dispostos, ou deslocados para um só lado da avenida (o voltado para o poente). (BRITO, 1944c, p. 165)

Na proposta para o Recife, podemos supor que as **avenidas-canais** que cortavam os bairros do Derby, Espinheiro, Boa Vista, Santo Amaro, Pina, Remédios e Madalena, formavam grandes eixos vegetados, alargados pela presença do canal ao centro. A largura de cada canal tem relação com a sua extensão, no entanto, poderíamos estipular que a Avenida-canal Derby-Aurora poderia apresentar cerca de 50 a 60 metros de largura, somando o perfil das duas avenidas de 20 metros de cada lado com o diâmetro do canal e seus taludes gramados.

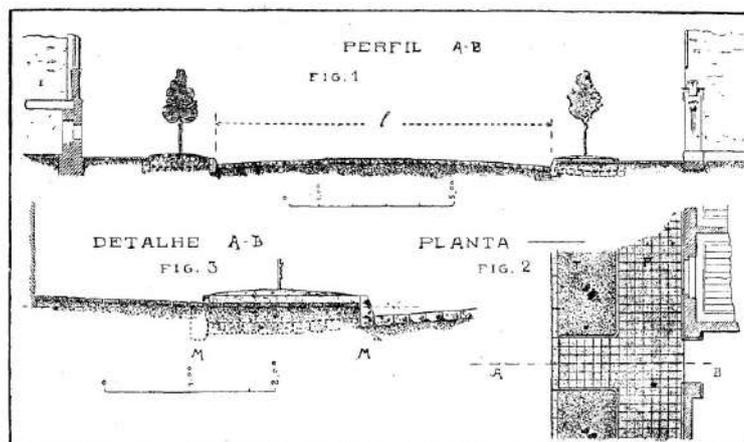
Através do desenho do projeto não é possível distinguir se Brito optou por inserir os taboleiros gramados no centro ou nas laterais das avenidas-canais. Ainda assim, compreende-se que esses eixos funcionariam como estruturadores do tecido urbano na escala da cidade que poderiam ser ampliados para novas áreas da cidade ou até mesmo replicados em outros cursos d'água, em função do seu objetivo de conectar o centro aos arrabaldes. Tendo em vista sua função e escala, podemos dizer que a avenida-canal corresponde a um quarto tipo de rua utilizada por Brito, que se situava no maior nível da hierarquia, sendo sucedida pelos tipos: rua larga, média e estreita.

Cabe destacar que a composição de canteiros vegetados nas ruas largas (figura 75) foi apontada por Brito, anos antes, como estratégia projetual capaz de viabilizar expansões e modificações na calha de rua de maneira mais econômica. No texto *Memória sobre o calçamento das ruas nas cidades tropicais* apresentado durante o IV Congresso Médico Latino-Americano em 1909, Brito discute as condições de reforma dos calçamentos existentes e o projeto de novas ruas:

Suponhamos agora que a largura da rua seja $L = 18$ m; tomando para a parte central $l = 7$ m, cada passeio terá $p = 5,50$ m de largura, a qual, para as ruas de subúrbios,

será certamente exagerada e representará um encargo oneroso para os proprietários, se o pavimento fôr feito de cimento, de lajes de pedra, de ladrilhos, ou de material similar. Tirando, porém, desse passeio uma faixa contínua de dois metros de largura para o piso impermeável, teremos uma faixa de 3,50, na qual se podem formar taboleiros gramados, com ou sem arborização de pequeno porte; êstes taboleiros serão separados entre si pelas passagens pavimentadas, que darão acesso do centro da rua para as entradas das casas. O perfil transversal da rua assim estabelecida deve prever alargamento ulterior, nos flancos, sem modificação radical e dispendiosa do calçamento central. (BRITO, 1944b, p.15)

Figura 75 - Esquema sobre as ruas e os taboleiros gramados elaborado por Saturnino de Brito.



Est. I - Calçamento e taboleiros gramados

Fonte: Brito, 1944b.

Conforme Brito (1944b, p.15), seria possível inserir “taboleiros gramados” nas laterais dos passeios com arborização de pequeno porte, prevendo sua possível eliminação para a expansão da rua. Assim como seria viável inserir tais taboleiros na parte central das ruas, com “espécies de porte mais avantajado, que, entretanto, não devem ter raízes desenvolvidas de modo a prejudicarem o calçamento ou as canalizações subterrâneas” (BRITO, 1944b, p.15). Na segunda alternativa, entretanto, a composição do canteiro central tornaria o perfil da rua definitivo, visto que não seria possível alargar a rua via a retirada do espaço gramado.

A argumentação de Brito impulsionava o projeto de ruas arborizadas, ao mesmo tempo que anunciava a possível eliminação desses espaços vegetados em função da necessidade de alargamento das ruas. Sendo assim, Brito (1944b, p.16) atentava para o fato de que o alargamento não deveriam causar o desaparecimento de toda a vegetação, mas que a vantagem estava “justamente em deixar ao futuro a fixação das ruas de maior trânsito, conservando-se as outras lindamente guarnecidas com os taboleiros e as árvores” (BRITO, 1944b, p.16). Essa postura indicava a preferência por manter ruas arborizadas em bairros com trânsito mais ameno, dos subúrbios e arrabaldes. Segundo Brito (1944b, p.16), a solução “alem do alcance

econômico, apresenta a vantagem do aspecto estético [...] ao mesmo tempo que atenuará consideravelmente a reverberação solar nas cidades tropicais”.

No Recife, possivelmente as propostas para alargamento das ruas foram orientadas por Brito seguindo o tipo para ruas largas e médias. De acordo com Brito (1944c, p. 165), o alargamento das ruas deveria ser realizado de modo a atender “às necessidades do trânsito; às de salubridade e às da estética”. A partir da sua fala, podemos mais uma vez verificar a atenção as condições locais e a adoção de soluções que se adaptavam ao contexto sem recorrer a um modelo rígido e específico:

Os projetos de largamento de ruas existentes devem ser organizados sem a preocupação de lhes dar uma direção retilínea rígida; estes alargamentos podem ser feitos ora de um lado, ora do outro, conforme as facilidades de desapropriação, sem prejuízo do trânsito de veículos e do efeito estético; não é preciso que a rua conserve alinhamentos paralelos; as larguras da rua podem ser diferentes em um mesmo trecho de um quarteirão e em trechos sucessivos; - os acidentes planimétricos existentes podem ser geralmente conservados. A arte moderna de construir as cidades ensina a aproveitar grande numero destas irregularidades para obter belos efeitos de perspectiva. (BRITO, 1944c, p. 166)

No Relatório de 1915 sobre o Plano de Saneamento do Recife, Brito (1942, p. 58-64) lista as desapropriações realizadas para possibilitar o alargamento de ruas e a criação de novas ruas, tendo em vista a necessidade de instalar os novos coletores (figura 76). Em São José, foram alargadas as ruas: Travessa do Forte (Beco da Lenha), Travessa do Prata, Travessa entre as ruas Cristovão Colombo e Padre Floriano, Rua Oitenta e Nove, Travessa do Cunha e Rua Passo da Pátria. Também foram alargadas algumas poucas ruas em Santo Antônio, Santo Amaro, Boa Vista, Paissandu e no Bairro do Recife. Na Torre, Brito (1942, p. 62) realizou desapropriações na Rua Caetano Coelho e Rua do Rio para construir uma rua larga em diagonal que corresponde a atual Rua Professor Trajano de Mendonça. Também chama a atenção a realização de desapropriação na Torre para a “abertura da futura avenida marginal ao rio Capibaribe” (BRITO, 1942, p. 64).

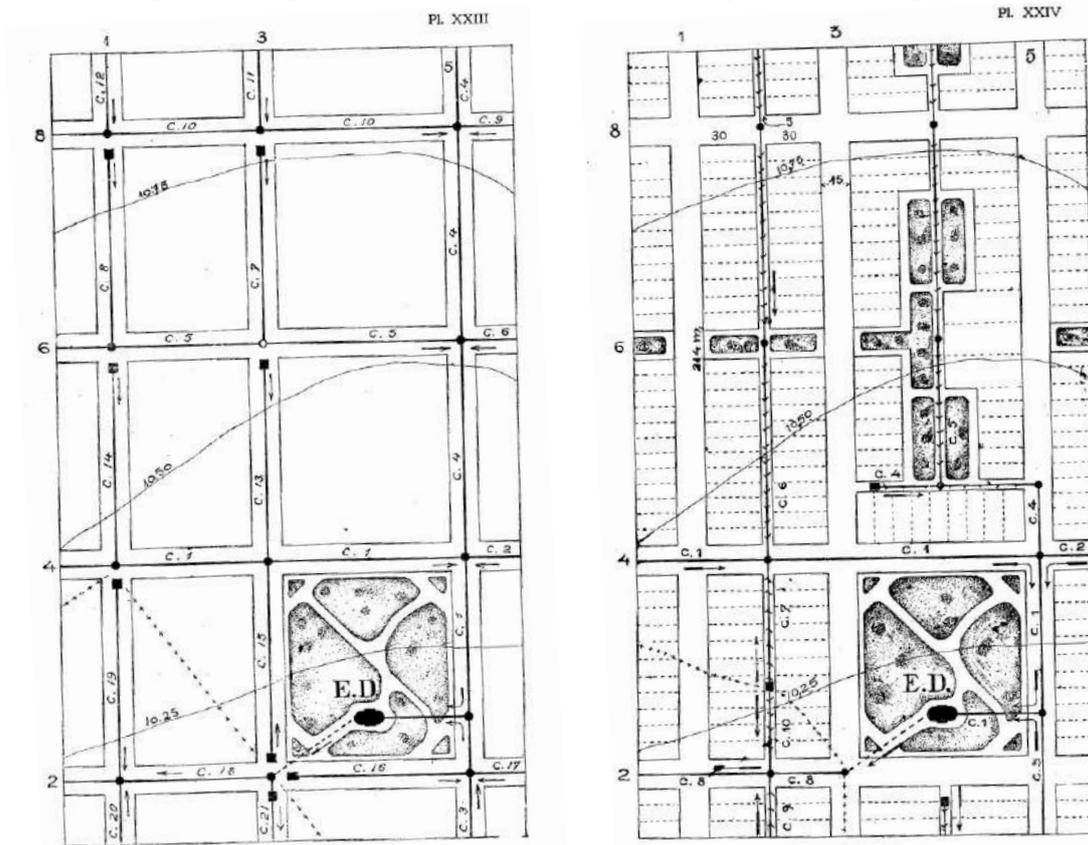
Figura 76 - Foto da construção do coletor geral.



Fonte: Brito, 1942.

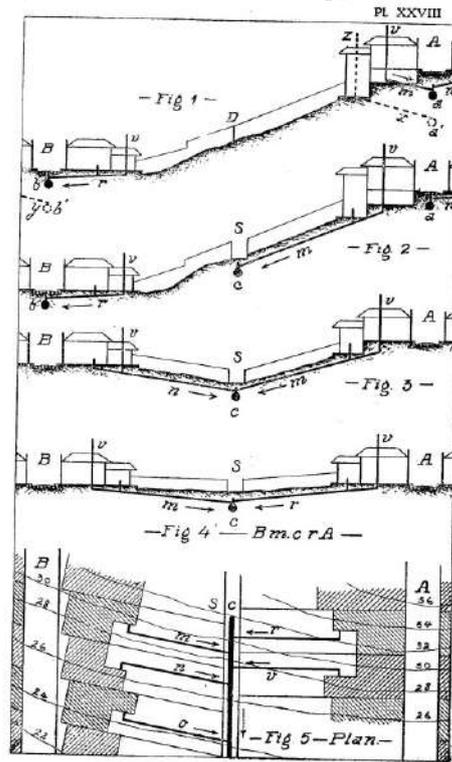
Brito também previu em seu projeto para o Recife a criação de **vias sanitárias** (figuras 77 e 78), podemos dizer que elas correspondiam a um quinto tipo de rua utilizada pelo engenheiro que se situava no nível mais baixo da hierarquia viária. Conforme Brito (1944c, p. 166), elas deveriam ter largura de 4 a 6 metros e não seria permitido a inserção de edificação nos seus alinhamentos, ou próximo a estes, de modo a evitar que se tornassem “sombrias e úmidas”. As vias sanitárias deveriam atravessar as quadras existentes ou propostas, facilitando a instalação de esgotos, água, gás, os serviços domiciliares (como a retirada do lixo), além de reduzir o trabalho de escavação das ruas e as perturbações na circulação quando havia a necessidade de realizar serviços de manutenção.

Figura 77 - Esquema do traçado de vias sanitárias em planta elaborado por Saturnino de Brito.



Fonte: Brito, 1944d.

Figura 78 - Esquema do traçado de vielas sanitárias em perfil elaborado por Saturnino de Brito.



Fonte: Brito, 1944d.

No Projeto de Melhoramentos do Recife, Brito propôs a inserção de vielas sanitárias nas quadras alongadas do Pina e no Cabanga, próximo a Usina Terminal, que se diferenciam bastante do restante das quadras de formato poligonal do projeto. De acordo com Moreira (2010, p. 53), a inserção dessas vielas poderia provocar a subdivisão das quadras, a disposição de jardins no interior das quadras, a interrupção de ruas e a criação de novos padrões de traçado, rompendo com a monotonia e produzindo um efeito mais atraente e belo.

No Cabanga, as vielas sanitárias faziam parte do conjunto em torno da Usina Terminal, segundo Brito (1943, p. 420): “a Comissão desapropriou cerca de 8.940 metros quadrados de terreno na Cabanga, para ser aterrado e ocupado com a praça em frente à usina, ruas e casas operárias”. A execução dessa proposta era vista como essencial:

Pedimos atenção dos futuros governos de Pernambuco para o seguinte detalhe do plano geral; - o projeto dos quarteirões operários, próximos à Usina terminal dos esgotos, com os seus jardins ou parques. Para preparar e facilitar sua realização a Comissão de Saneamento aí adquiriu para o Estado duas largas faixas de terreno. (BRITO, 1943, p. 69)

Nessas áreas alagadas ao sul da cidade, Brito explora um traçado de maior liberdade projetual, visto que se tratavam de novas áreas de expansão adquiridas através de drenagem de áreas alagadas e aterros, nesses espaços não haviam muitos componentes existentes que

limitassem sua atuação. É interessante perceber como Brito elabora o Pina e o Cabanga se utilizando de quadras alongadas com vielas sanitárias na porção central e quadras poligonais nas porções das extremidades dos bairros. Apesar da grande variedade de tipos de espaços livres públicos propostos, a composição dos cais chama a atenção nesta área específica do projeto.

Nas frentes d'água ao sul da cidade, Brito formula áreas de **cais** em São José, Cabanga, Afogados e Pina, criando uma longa extensão de espaços livres públicos ajardinados articulados, priorizando o lazer e a sociabilidade em espaços de contato com as águas. A proposição dessas áreas foi possível devido a realização de aterros nas bordas que eram alagadas, fazendo com que Brito não precisasse realizar desapropriações ou demolir edificações existentes.

Percebe-se a preferência por criar canteiros alongados nos cais, realizando uma composição mais diferenciada no Cais em São José, onde explora um traçado de maior largura com formas triangulares. Tanto em São José, como no Pina, a área do cais se amplia numa determinada extremidade, conformando um espaço de maiores proporções onde poderíamos supor a implementação de equipamentos recreativos, trazendo atividades de maior permanência, em contraposição a tendência de passagem e circulação que o cais induz.

As **pontes** também são espaços livres públicos que merecem ser observados atentamente no projeto. As pontes propostas por Brito, Ponte Saneamento e Ponte Nova (atual Ponte Velha), são articuladas em suas extremidades à outros espaços livres públicos, indicando a presença de vegetação nesses locais. O mesmo tratamento é dado às pontes existentes, como a de Afogados e a da Madalena, que passam a desembocar em espaços ajardinados projetados, cais ou praças.

No caso da Ponte da Madalena, pode-se perceber que sua proximidade com uma avenida-canal e uma praça na Madalena provoca a extensão do eixo estruturador da Avenida-Canal Derby-Aurora para o bairro. Na outra extremidade desta mesma avenida-canal, a Ponte Santa Isabel (atual Ponte Princesa Isabel) e a Ponte Buarque de Macedo permitem o prolongamento do eixo estruturador até o Bairro do Recife.

Sendo assim, podemos dizer que uma das conexões mais expressivas do sistema de parques projetado por Brito se inicia no Cais da Lingueta, segue pela Avenida Rio Branco para a Praça do Apolo, atravessa a Ponte Buarque de Macedo, desemboca no Jardim do Campo das Princesas e na Praça da República, segue pela Ponte Santa Isabel, passa pelo Parque 13 de Maio, pelo Parque no entorno do Cemitério Público, pelo Parque do Espinheiro, pelo Parque Amorim, pelo Parque do Derby, atravessando a Ponte da Madalena, chegando a Praça na Madalena e a avenida-canal deste bairro. Nos casos colocados acima, a ponte de fato atua como espaço livre

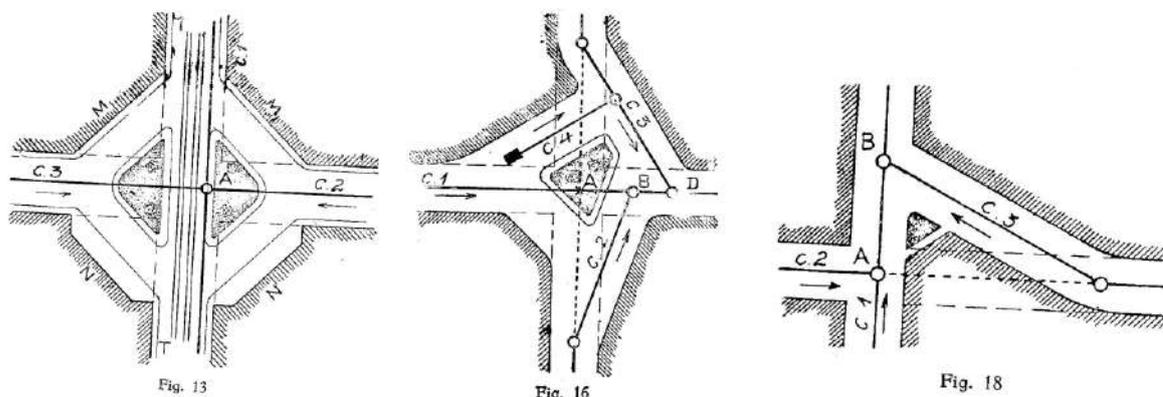
público de caráter linear com função de circulação e articulação, capaz de potencializar as conexões entre espaços ajardinados recreativos.

Entretando, a Ponte Lasserre (atual Ponte da Capunga) e a Ponte da Torre são trabalhadas de maneira distinta por Brito. Nas frentes d'água ao norte da cidade, provavelmente devido a dimensão do leito do rio Capibaribe, Brito teve menos possibilidades de aterrar os terrenos das bordas d'água, restando a opção de manter o tecido urbano loteado e ocupado existente. De modo que a inserção de espaços livres públicos nas bordas do rio Capibaribe se faz em pequenos trechos através da criação de praças, que nem sempre coincidem com a extremidade das pontes.

As **praças** das bordas do rio Capibaribe sugerem um tipo de apropriação distinta daquela criada nos cais voltados para a Bacia do Pina. Enquanto estes se aproximam de uma composição de caráter monumental na escala da cidade, com extensas áreas vegetadas e uma ampla superfície d'água, as praças no rio Capibaribe apontam uma composição mais intimista e reservada, adequada à escala do bairro com caráter residencial. Provavelmente essa solução tinha relação com o tratamento diferenciado entre o traçado dos bairros centrais e o traçado dos arrabaldes, visto que o centro já contava com maior densidade construtiva motivando a criação de espaços livres públicos de maiores dimensões. Uma vez que os arrabaldes, na visão de Brito (1943, p. 20), deveriam ser projetados de modo seguindo o modelo de edificação “do tipo campestre”, apresentando lotes de maiores dimensões, com edificações isoladas envolvidas por jardins privados, e talvez por isso, espaços livres públicos de menores dimensões.

De maneira geral, podemos perceber que nos arrabaldes da Torre, Aflitos, Encruzilhada, Sertãozinho, Jaqueira, Parnamirim e Mangabeira, Brito investe na inserção de diversas **praças triangulares de pequeno porte**, com cerca de 1.500 a 3.000 m² (semelhante a área das atuais Praça da Independência e Praça Chora Menino). Possivelmente a construção desses espaços se deve as estratégias de composição dos cruzamentos viários. Segundo Brito (1944d, p.52), era possível reduzir o número de cruzamentos em ângulos retos no projeto, deslocando as ruas e criando pequenas praças favoráveis ao embelezamento do tecido urbano (figura 79).

Figura 79 - Esquemas do traçado dos cruzamentos com praças de pequeno porte elaborados por Saturnino de Brito.



Fonte: Brito, 1944d.

Dentre as desapropriações listadas no Relatório de 1915 sobre o Plano de Saneamento do Recife, Brito (1942, p. 61) destaca a desapropriação na Rua da Paissandu de uma parte triangular de um terreno “para uma pequena praça em que fica o poço do sifão”. Na Torre, Brito (1942, p. 63) acentua a criação de uma praça circular próxima à nova rua em diagonal. Brito (1942, p. 63) também sinaliza a construção de “Praça triangular em frente à Ponte Nova, ao lado da Detenção”. Revelando alguns dos espaços livres públicos presentes no Projeto de Melhoramentos que foram construídos como parte do Plano de Saneamento.

Nos melhoramentos do Recife, **praças de grande porte**, com mais de 3.000 m² chegando a 3 ha, foram implementadas por Brito em locais estratégicos, como por exemplo, a Praça da Usina Terminal no Cabanga, a Praça na Campina do Bodé, a Praça na curva do rio Capibaribe próxima à Torre e a Praça nos Remédios. O projeto desses espaços aproveitava áreas passíveis de expansão perto de pontes, eixos viários de relevância, linhas de transporte público e terrenos em frentes d’água.

Brito optava pela inserção de grande número de praças de tamanhos diversos de forma distribuída no tecido urbana, para ele, era uma forma de evitar a monotonia, de provocar supresas e desvios no caminho do pedestre.

[...] para interceptar o horizonte de ruas longas demais em linha reta, os meios mais simples consistem em localizar pequenas praças no cruzamento das ruas, ou então criar gramados e plantar árvores em um lado da rua, entre dois blocos construídos, e isso assimetricamente em vários lugares do plano geral.⁵⁶ (BRITO, 1944d, p.127-128)

⁵⁶ Tradução livre do autor do original em língua francesa. N’oublions pas également que, pour intercepter l’horizon des rues trop longues en ligne droite, les moyens plus simples consistent à situer des placettes aux croisement des rues, ou alors à gazonner et planter d’arbres dans la partie de la bande de la rue, comprise entre deux blocs, et cela asymétriquement en plusieurs endroits du plan general. (BRITO, 1944d, p.127-128)

Os **pátios e largos** identificados no projeto nos bairros de Santo Antônio, Boa Vista, Afogados, Madalena, Espinheiro e Encruzilhada se constituíam como espaços livres públicos existentes no tecido urbano, que ao longo do tempo receberam diversas denominações, sendo muitos deles chamados atualmente de praças. Acredita-se que a mudança de nome se deveu à reformas posteriores que causaram a delimitação de canteiros gramados, a inserção de árvores e a implementação de mobiliários como bancos, esculturas e fontes que modificaram a composição e o tipo desses espaços.

Os **parques** da proposta são os espaços livres públicos de caráter de mancha de mais alto nível hierárquico, que foram implementados por Brito nos terrenos de expansão próximos a Avenida-Canal Derby-Aurora, concentrando a relevância da proposição nesse eixo. Tendo em vista a dificuldade de projetar nos bairros mais antigos e densos, Brito parece investir numa composição mais arrojada nos arrabaldes, expressando no eixo formado pela Avenida-Canal Derby-Aurora o traçado de uma trama vegetada capaz de conferir a proposta a qualidade de sistema de parques.

A responsabilidade de prover o abastecimento de água (figura 80) da cidade fez com que Brito buscasse conhecer as povoações e municípios do entorno do Recife, elaborando sugestões para uma área mais abrangente do que o perímetro da cidade à época. Brito (1942, p. 25) propõe, por exemplo, a desapropriação da Bacia do Gurjahú, à 30km do Recife, a conservação e replantio das matas e a criação de barragens à montante da represa de tomada das águas (figura 81). Conforme Brito (1942, p. 25), deveriam ser demolidas as edificações existentes para reservar áreas para “arborizar as encostas até a cumiada do divisor de águas; cultivar as duas faixas laterais, entre as matas marginais e as das encostas”, criando linhas férreas para o transporte de operários e de produtos da lavoura.

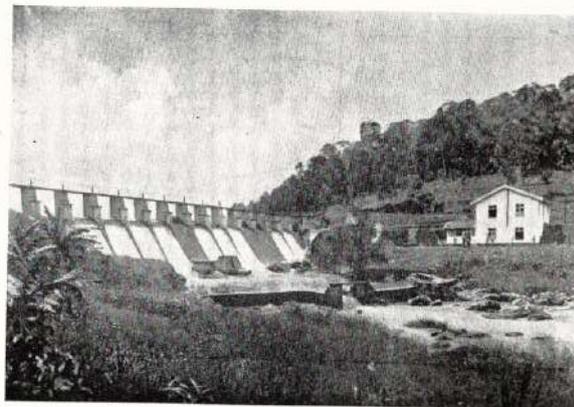
Figura 80 - Plano Geral de Abastecimento de Água do Recife de Saturnino de Brito.

Est - LIV -



Fonte: Brito, 1942.

Figura 81 - Foto da Barragem de Gurjahú.



Fonte: Brito, 1942.

Para além da proteção das matas e dos cursos d'água outra proposta chamou atenção. Segundo Brito (1943, p. 72, grifo nosso), “No arrabalde de Tigipió, por exemplo, salubre e

pitoresco, poderá surgir no futuro uma **cidade-jardim**, se a municipalidade estabelecer um programa e um plano para o seu desenvolvimento”. A sugestão não foi detalhada pelo engenheiro, mas na interpretação de Araújo (2008, p. 87), a área provavelmente foi escolhida prevendo a futura expansão urbana, por se tratar de uma área livres de enchentes e por ser uma área abastecida pela nova rede de distribuição de água.

Cabe salientar que essas proposições e todas as outras do Projeto de Melhoramentos foram colocadas por Brito (1942, p. 20), não como propostas definitivas e detalhadas, mas como “esboços que definem as linhas principais” para a expansão da cidade. De acordo com o engenheiro, esses esboços deveriam ser consultados e seguidos, ou até modificados, desde que não fossem prejudicados os sistemas de esgotos e de distribuição de água:

O Governo de Pernambuco, [...] não consentirá certamente que falte à execução do plano a harmonia entre os elementos componentes; e para que não falte, é preciso que a Prefeitura se subordine, onde e quando for preciso, ao plano organizado pela Comissão de Saneamento, desde que esta fez antes dela o que era preciso e o que ela nunca pode e ainda não pode fazer, por lhe faltarem recursos. (BRITO, 1942, p. 20)

Pelas palavras do próprio Brito (1942, p. 20), sua atuação no Recife “representa melhor serviço a causa pública” indo para além dos esforços em executar serviços restritos ao dever do cargo. O engenheiro afirma sua visão sistêmica quando diz que se preocupava em “olhar para trás e para a frente, e de tirar a lição dos acertos e dos desacertos” buscando atender a sua obrigação cívica de responsabilidade com o progresso do país.

5.4 Considerações parciais

Preocupado em solucionar os problemas relacionados ao crescimento populacional e à precária condição de saúde pública nas cidades brasileiras, Saturnino de Brito desenvolveu um método de desenho do traçado urbano baseado na conciliação entre as necessidades sanitárias e os aspectos artísticos. A visão do engenheiro tinha como foco o entendimento da topografia, com atenção ao tipo de solo e a altimetria, buscando estabelecer estratégias projetuais para lidar com os fundos de vale, os cursos d’água, as encostas, as áreas de solo permeável e impermeável. O projeto de espaços livres públicos, na experiência de Brito, parece surgir como uma necessidade tanto sanitária, uma vez que servia a drenagem das águas e à saúde da população, quanto artística, por estabelecer visadas pinturescas com componentes naturais capazes de quebrar a monotonia e a rigidez dos espaços construídos da cidade.

No Projeto de Melhoramentos do Recife, tendo como espaços livres públicos de maior nível hierárquico as avenidas-canais e os parques, Brito estabelece uma costura que estrutura o tecido urbano proposto e o preexistente, digna de ser qualificada como sistema de parques. A composição da vegetação e das águas nos eixos das avenidas-canais orienta a expansão da cidade, revelando uma visão sistêmica e compreensiva, marcada pela necessidade de previsão à longo prazo e pela ampliação da escala de intervenção. Na visão de Brito (1944a, p. 173), o urbanismo não constituía como “uma arte reservada à especialistas”, pois era realizado por engenheiros civis, eletricitas, arquitetos, agrimensores e até mesmo por políticos. Sendo assim, ele entendia que “o engenheiro sanitário, quando tenha de organizar os planos de saneamento, para os fazer completos e satisfatórios, prevendo o futuro, evitando erros evitáveis, deve começar pelos projetos de expansão” (BRITO, 1944a, p. 173).

Para Brito, a salubridade da cidade não seria alcançada via execução apenas do Plano de Saneamento e do abastecimento de água, seria preciso controlar e regular a criação de novas ruas, prever a implementação de novos espaços vegetados, estabelecer parâmetros construtivos para os edifícios, criar leis e impostos que auxiliassem o desenvolvimento da cidade. Desse modo, ainda que não tenha sido implementado, o Projeto de Melhoramentos de Brito para o Recife se constitui como uma das primeiras formulações que toma a cidade como uma totalidade, buscando traçar as linhas gerais de seu planejamento urbano. Esse projeto motiva o debate sobre inúmeras questões relevantes ao contexto das cidades da época, revelando uma base teórica e prática alinhada com o que estava sendo discutido no contexto internacional, evidente nas referências que Brito faz à Camillo Sitte, Stübben e Eugène Hénard e na semelhança entre a sua abordagem e a atuação de Olmsted.

No que tange ao sistema de parques se destaca a existência de uma grande variedade de tipos de espaços livres públicos propostos segundo princípios de concepção diferenciados: 1) costura do tecido urbano proposto e existente ao longo da avenida-canal articulada à parques, implementados em baixios e fundos de vale; 2) valorização das frentes d’água ao sul da cidade com a criação de longas áreas de cais em sítios aterrados associados à escala da cidade; 3) inserção de praças e vias nas margens do rio Capibaribe, associadas à escala do bairro; 4) criação de praças de grande porte vinculadas à eixos viários de referência, linhas de transporte público, bordas d’água e pontes; 5) distribuição equilibrada de praças de pequeno porte no tecido urbano dos arrabaldes.

A sensibilidade artística de Brito pode ser verificada na forma como propõe o sistema de parques harmonizado com o tecido urbano preexistente, investindo no projeto de porções

vazias de ocupação nos arrabaldes e conservando os espaços construídos dos bairros centrais. Brito se opõe à destruição de edificações de referência e à demolição de quadras existentes. Na compreensão de Reynaldo (2017, p. 118), é possível distinguir dois momentos-chave no posicionamento do engenheiro quanto à compreensão da cidade existente: nos anos de 1902 e 1903 no projeto para a cidade de Campos, critica o traçado irregular e a tortuosidade das ruas, enquanto em 1917, no caso do Recife, destaca a beleza pitoresca relacionada à essas mesmas condições. Brito estava atento às particularidades da cidade do Recife e tira partido delas para a elaboração de um sistema de parques que antecipa a discussão sobre espaços livres públicos que são criados nos anos seguintes.

6 SISTEMA DE PARQUES: PLANOS PARA O RECIFE DOS ANOS 1920 A 1940

Entre os anos 1920 e 1940 a cidade do Recife passou por um momento favorável ao desenvolvimento dos preceitos modernos, impulsionando a elaboração de planos e projetos urbanísticos. O debate entre os técnicos veiculava na imprensa local, enfatizando noções de embelezamento, higiene, salubridade e monumentalidade, fortalecendo a constituição de uma mentalidade urbanística.

A formulação dos planos por engenheiros, arquitetos e urbanistas, se tornou diferente dos períodos anteriores. Conforme Moreira (2004, p. 385), o urbanismo passou a ter um caráter de disciplina autônoma, mais sistematizado, com metodologias e técnicas específicas. Há também um interesse maior em enxergar a cidade como totalidade e planejar sua expansão e remodelação a partir de um plano geral. Nota-se que para além da resolução dos problemas sanitários e artísticos, duas questões particulares chamava a atenção dos planejadores do período: o sistema viário e o tráfego. Nesse sentido, as proposições de composição dos espaços livres públicos se desenvolvem de maneira articulada ou subordinada aos eixos viários, ganhando novos princípios de concepção.

Os urbanistas legitimavam suas ideias recorrendo a teorias e soluções adotadas por profissionais europeus e norte-americanos, de acordo com Moreira (2004, p. 386), havia uma curiosa mistura de referências e ideias. Tendo em vista esse aspecto, se destacava a correspondência com as formulações da *Société Française des Urbanistes* e com o urbanismo da corrente alemã *Städtebau* discutidas no início do século XX.

Sendo assim, este capítulo apresenta o contexto do debate urbanístico no Recife dos anos 1920, revelando alguns desdobramentos das ideias desenvolvidas por Saturnino de Brito na década de 1910. Em seguida, são analisados os planos elaborados nas décadas de 1930 e 1940 por Nestor Figueiredo, Attílio Corrêa Lima e Ulhôa Cintra, tendo em vista os **princípios de concepção dos sistemas de parques**.

6.1 O debate urbanístico no Recife dos anos 1920

Como foi visto, a presença dos sanitaristas e dos engenheiros foi essencial para desencadear o processo de modernização. Neste período os técnicos idealizavam um “futuro

citadino eficiente aliado ao gosto estético e evocavam o progresso construtivo da cidade de modo a modificar a composição colonial vigente” (PONTUAL, 2001, p. 87-88). Ao longo dos anos 1920 as ideias organicistas da *Société Française des Urbanistes* (SFU) foram permeando o pensamento dos técnicos locais. A metáfora da cidade como organismo vivo contribuiu para o entendimento do Recife como um “corpo doente” que deveria ser “curado por especialistas em moléstias urbanas, os urbanistas” (OUTTES, 1997, p. 50).

Pouco a pouco vai ser formando uma elite técnica dentro das estruturas de administração pública, visto que desde o início do século há um forte processo de estatização dos serviços públicos e a formação de corpos técnicos burocráticos, a exemplo da Comissão de Saneamento (MOREIRA, 1999, p. 144-145). Na compreensão de Outtes (1997, p. 36), a cidade, assim como a administração pública, passa a ser “esquadrinhada, percorrida, observada e normatizada” pelo saber dos engenheiros, sanitaristas e urbanistas.

É relevante destacar que a realização dos planos urbanísticos conferia credibilidade aos governantes, legitimando seus atos modernizadores por meio do conhecimento técnico dos urbanistas, como coloca Pontual (2001, p. 87-88). Tendo em vista a relação entre o poder político e a realização urbanística, um administrador que teve grande relevância foi o governador Sérgio Loreto que entre os anos de 1922 e 1926 concretizou algumas das propostas sugeridas por Saturnino de Brito.

Segundo Moreira (1999, p. 144), o período entre os anos de 1915 e 1922 foi marcado pela redução nas intervenções na cidade, possivelmente porque os melhoramentos realizados por Brito tinham sido suficientes para acomodar o crescimento urbano. Entretanto, em 1922, Sérgio Loreto⁵⁷ volta a discutir a necessidade da modernização, investindo em intervenções para os arrabaldes da cidade por meio da urbanização do bairro do Derby e a abertura da Avenida Beira-Mar (atual Avenida Boa Viagem). As realizações do seu governo foram intensamente divulgadas pela imprensa, tendo destaque as matérias da Revista de Pernambuco, criada com esse objetivo.

O bairro do Derby se tornou um modelo de bairro residencial moderno do Recife, contando com um parque central de traçado sinuoso, largas avenidas laterais intensamente arborizadas, quadras residenciais com lotes ajardinados e palacetes construídos ao centro dos lotes. Conforme Moreira (1999, p. 145), o bairro se constituiu tendo como referência o modelo

⁵⁷ A atuação de Sérgio Loreto também se destaca pela atenção aos serviços de higiene. O médico Amaury de Medeiros, genro de Loreto, cria o Departamento de Saúde e Assistência em 1923 com amplos objetivos sobre o problema urbano, abordando inclusive a política assistencial e habitacional, segundo diz Moreira (1999, p. 145).

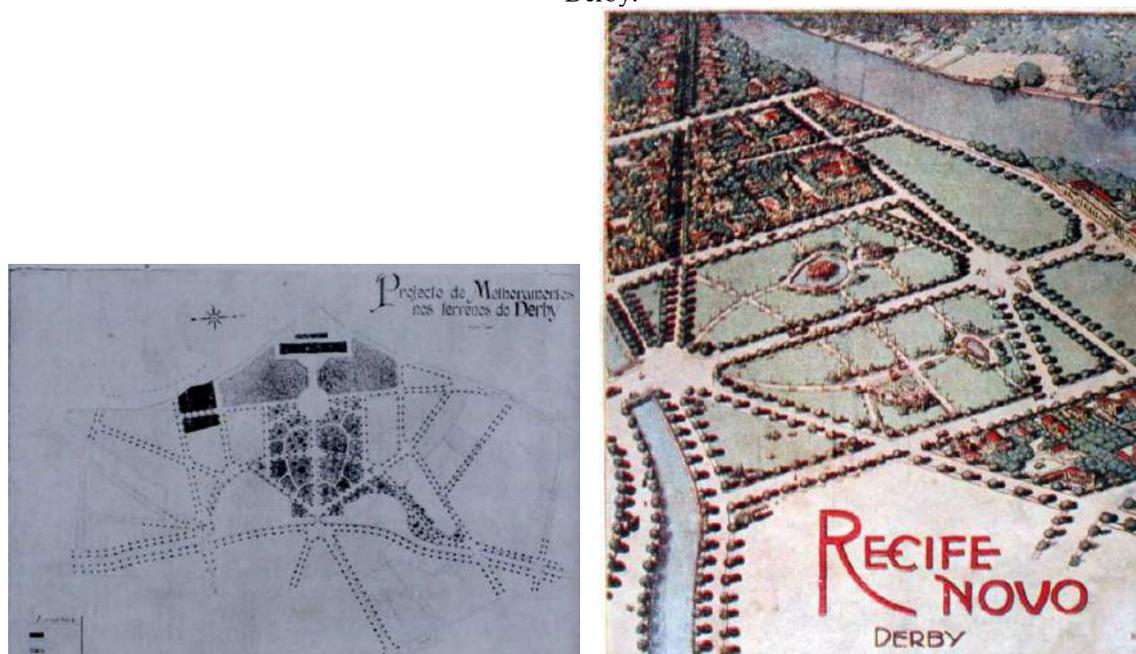
de cidade-jardim desenvolvido por Howard, tendo uma composição estética que se aproxima das experiências de Barry Parker em São Paulo.

O traçado do bairro é atribuído ao engenheiro Domingos Ferreira que fazia parte do Departamento de Obras Públicas. Nota-se que além de consolidar a visão de Saturnino de Brito quanto à criação de um parque no terreno da campina do Derby é proposta a implementação da avenida-canal, que amplia a relevância da intervenção na escala da cidade. A matéria da Revista de Pernambuco do ano de 1924 tem como título: “O parque, o canal e as avenidas”, revelando o sentido de conjunto:

O plano geral dos trabalhos organizado pelo Departamento de Obras Publicas comprehende, além dos serviços primordiaes de drenagem pela abertura de um canal, com os muros de caes e o aterro de que fallamos, ainda a construcção de avenidas profusamente arborizadas e de um grande bosque que farão da nova praça do derby o logradouro mais pitoresco da cidade do Recife. (REVISTA DE PERNAMBUCO, Anno I, Num I, Julho de 1924).

A imagem publicada na capa da Revista de Pernambuco em agosto de 1925 (à direita da figura 82), revela a articulação entre os espaços livres públicos destacando os componentes naturais da paisagem – a vegetação e águas – enquadrando inclusive o rio Capibaribe. O bairro do Derby representava a imagem do “Recife Novo” na época, associada aos termos “moderno” e “pitoresco”.

Figura 82 - Projeto de Melhoramentos para o bairro do Derby e perspectiva com vista do Parque do Derby.



Fonte: Revista de Pernambuco, 1925.

A construção da Avenida Beira-Mar permitiu a expansão da urbanização para a porção sul da cidade, mais uma vez associada ao ideário de *status* das elites. A utilização do automóvel pela população de alta renda permitia deslocamentos mais rápidos e viabilizava a moradia nos subúrbios, segundo Moreira (1999, p. 146), essa elite contribuiu para a construção de palacetes em estilo neocolonial, “chalé normando”, “missão espanhola” ou eclético nesses locais. É interessante perceber como a avenida passa a ser sinônimo de conforto e velocidade, nesse aspecto, a implantação de árvores nas ruas, sobretudo macadâmias, segundo Moreira (1999, p. 147), se intensifica neste período.

O prefeito Antônio de Góes Cavalcanti, que atuou entre 1922 e 1925, também realizou uma série de intervenções de menor escala como a modernização, calçamento e remodelação de antigos largos e praças, muitos deles vieram a ser denominados de parques: Parque da Paissandu, Parque Sérgio Loreto (antiga Campina do Bodé), Parque do Entroncamento, Parque Amorim e Parque Oswaldo Cruz. Em se tratando da avaliação do tipo de espaço livre público pela sua composição, uso e escala, essa nomenclatura parece inadequada. Atualmente esses espaços são denominados Praça Chora Menino, Praça Sérgio Loreto, Praça do Entroncamento, Praça Parque Amorim e Praça Oswaldo Cruz, respectivamente, refletindo a adoção de uma nomenclatura mais adequada ao tipo.

Conforme Moreira (1999, p. 146), alguns espaços livres públicos foram ajardinados e receberam novos canteiros, estatuetas, iluminação e pavilhões para retretas e outros eventos, como no caso do Largo da Encruzilhada, Largo Nossa Senhora da Paz e Largo da Madalena. Essas remodelações, apesar de não terem sido organizadas em um plano formalizado, demonstram terem sido pensadas segundo uma visão de conjunto (MOREIRA, 1999, p. 146). As intervenções contribuíram para a valorização dos núcleos dos arrabaldes, visto que estes espaços eram locais estratégicos da estrutura urbana, sendo assim, o sistema de bondes elétricos foi ampliado para os subúrbios e alguns largos receberam edifícios de mercados públicos higienizados substituindo as antigas feiras e fortalecendo o uso comercial. Grande parte desses espaços livres públicos eram remanescentes do tecido colonial, localizados nos cruzamentos de estradas de relevância.

A modificação dos aspectos físicos da cidade também motiva e reflete novos hábitos sociais, conforme Moreira (1999, p. 146-147), nos anos 1920 se destacam grande número de atividades e eventos que envolviam esportes, discursos, exposições, desfiles e paradas escolares, passeios de automóveis e observações dos aviadores, essas atividades são documentadas pelos jornais de circulação diária. Há um intenso movimento cultural, com a

criação de cinemas, além de manifestações locais, como o cinema Ciclo do Recife. Também nesse período foram criados cursos de graduação e de pós-graduação, proporcionando mais oportunidades de educação profissional.

Nesse sentido, tem destaque a atuação do sociólogo Gilberto Freyre como líder do Movimento Regionalista. Freyre discordava das mudanças que haviam sido realizadas no bairro do Recife durante as obras de melhoramentos do porto entre 1909 e 1917 e defendia a conservação dos traços do tecido colonial. Essa postura ia de encontro a posição dos urbanistas, que preocupados com a densidade e a circulação viária dos bairros centrais passam a defender sua remodelação. Conforme Moreira (1999, p. 148), a atenção estava voltada para o bairro de Santo Antônio, que detinha edifícios de uso comercial e residencial, além de marcos representativos de uso administrativo e cultural e que estava enfrentando problemas de congestionamento do sistema viário.

Frente à ameaça da destruição do tecido urbano tradicional, Freyre decide liderar o movimento de proteção, tendo como objetivo também educar as pessoas no gosto pelo verde tropical, no respeito aos valores do passado e à tradição local (REYNALDO, 2017, p. 182). Para propagar essas ideias protecionistas entre os cidadãos recifenses realiza em fevereiro de 1926 o 1º Congresso Regionalista do Nordeste que contou com a participação de personalidades reconhecidas⁵⁸ no campo da arte e da ciência. Conforme Reynaldo (2017, p. 189), no Congresso é possível perceber o desejo de conciliar a proteção de aspectos tradicionais da cidade com a orientação do desenvolvimento por meio de planos urbanísticos.

Um dos profissionais responsáveis por discutir esse aspecto, de acordo com Reynaldo (2017, p. 187-188), foi o arquiteto Nestor Egydio de Figueiredo, representante do Instituto Central de Arquitetos. Ele realizou a conferência intitulada “Defesa da fisionomia das cidades do Nordeste”, com o objetivo de estabelecer as bases da atuação dos tradicionalistas no planejamento de reformas e remodelações urbanas. Segundo Reynaldo (2017, p. 188), na conferência, o arquiteto defendeu que os planos de remodelação e de extensão urbana das cidades nordestinas deveriam considerar a existência dos edifícios tradicionais mais destacados, orientando a remodelação a partir deles. Além disso, também destacou a necessidade de conservar o espírito próprio, nacional, extraído da urbanização colonial.

⁵⁸ Conforme Reynaldo (2017, p. 186), dentre os membros estavam: o autor do projeto de criação de uma Universidade Regional, Odilon Nestor; Luiz Cedro Carneiro Leão; os médicos Ulisses Pernambucano e Amaury de Medeiros; os escritores Júlio Bello, Olivio Montenegro, Annibal Fernandes, Sylvio Rabelo; o poeta Ascenso Ferreira; e os pintores, Cícero Dias e Lula Cardoso Ayres.

Nota-se que essa postura não era nova, uma vez que Saturnino de Brito também havia buscado em seu plano para o Recife, mediar a modernização com a proteção de alguns aspectos tradicionais. A implantação do sistema de saneamento tinha sido realizada avançando por algumas ruas estreitas e irregulares da trama tradicional, inclusive, Freyre reconhecia em Brito um profissional sensível aos aspectos antigos que conferiam um caráter pitoresco ao Recife (Reynaldo, 2017, p. 120).

No ano de 1927 a visita do urbanista francês Alfred Agache no Recife marca mais um momento relevante para o desenrolar do debate urbanístico. Neste ano Agache se direciona para o Rio de Janeiro com a finalidade de formular um plano para a cidade e realizar conferências e em abril é convidado para vir ao Recife pelo governador Estácio Coimbra. Conforme Outtes (1997, p. 67), no Recife, Agache realiza duas conferências, na primeira delas define o urbanismo como um esforço de síntese de questões de engenharia, arquitetura, higiene e tráfego em que a preocupação se direcionada para a cidade como um todo. A segunda conferência, segundo Outtes (1997, p. 68), procurou exemplificar os problemas urbanos e as soluções adotadas em diversas cidades.

De acordo com Outtes (1997, p. 69), a presença de Agache contribui para impulsionar a ampliação da escala de intervenção no sentido da elaboração de planos gerais de remodelação e expansão de toda a cidade. Afinal durante os anos 1920 grande parte das intervenções tinham sido fruto de propostas na escala do bairro e de caráter mais fragmentado. A preocupação com a reforma do bairro de Santo Antônio, por exemplo, motivou a realização de três planos formulados por Domingos Ferreira em 1927 e 1931.

No entanto, existe um plano da década de 1920 que apresenta uma visão mais holística, que pretendia planejar a remodelação e a expansão do Recife como um todo e que foi pouco referenciado na historiografia, a “Planta do Recife: orientação urbanística para a solução dos problemas da cidade” realizada pelo engenheiro Domingos Ferreira em 1926. Tal proposta impressiona pela escala de abrangência, compreendendo o centro da cidade e os arrabaldes, estendendo a urbanização em grande medida para a porção sul da cidade.

Domingos Ferreira (1894-s/d) se formou engenheiro na Escola Politécnica do Recife e ao longo de sua vida desempenhou uma atuação relevante na questão urbanística pública local, assumindo a Diretoria de Obras da Prefeitura Municipal do Recife de 1938 até 1940, quando foi transferido para o Rio de Janeiro (REYNALDO, 2017, p. 190). Em matéria do Diário de Pernambuco de 1 de setembro de 1939 sobre o projeto do Parque 13 de Maio idealizado por Domingos Ferreira, o engenheiro José Estelita o coloca como um funcionário público esforçado

e competente, com amor ao Recife. Para Estelita, o engenheiro resolvia de maneira louvável os problemas de embelezamento, de modo que suas composições para os espaços livres públicos da cidade se assemelhavam às de um arquiteto paisagista (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1 de setembro de 1939).

Na época de elaboração do plano, Domingos Ferreira pertencia à Seção Técnica da Prefeitura do Recife. Ele havia sido chefe da Comissão Geodésica do Recife por volta de 1915, tendo trabalhado com levantamentos topográficos da cidade, o que pode ter levado a se interessar pelo desenho de jardins. No plano (figura 83), nota-se a utilização de hachuras de cor mais escura associadas a espaços livres públicos existentes, como nos jardins da Praça da República e Palácio do Campo das Princesas, o que indica que o mesmo tipo de hachura deve ter sido utilizado para demarcar espaços livres públicos propostos. Nesse sentido, é possível supor a proposição de espaços ajardinados nos Coelhos, Ilha do Leite, Espinheiro, Santo Amaro, Ilha Joana Bezerra, Remédios, Zumbi, Pina e Boa Viagem.

A composição de Domingos Ferreira se assemelha às indicações de Saturnino de Brito no que diz respeito a implementação de espaços livres públicos articulando o bairro do Derby ao bairro de Santo Amaro. O tecido urbano é marcado por linhas retas e diagonais ladeadas por possíveis espaços gramados, demarcando eixos viários de relevância. O traçado de linhas sinuosas no bairro do Bongi e em Boa Viagem insinua a possibilidade de composição de bairros-jardins ou loteamentos associados a parques. Infelizmente, a escassez de documentação sobre este plano limitou a realização da análise, uma vez que não foi possível verificar a partir de documentos textuais as formulações de Domingos Ferreira a respeito dos espaços livres públicos propostos.

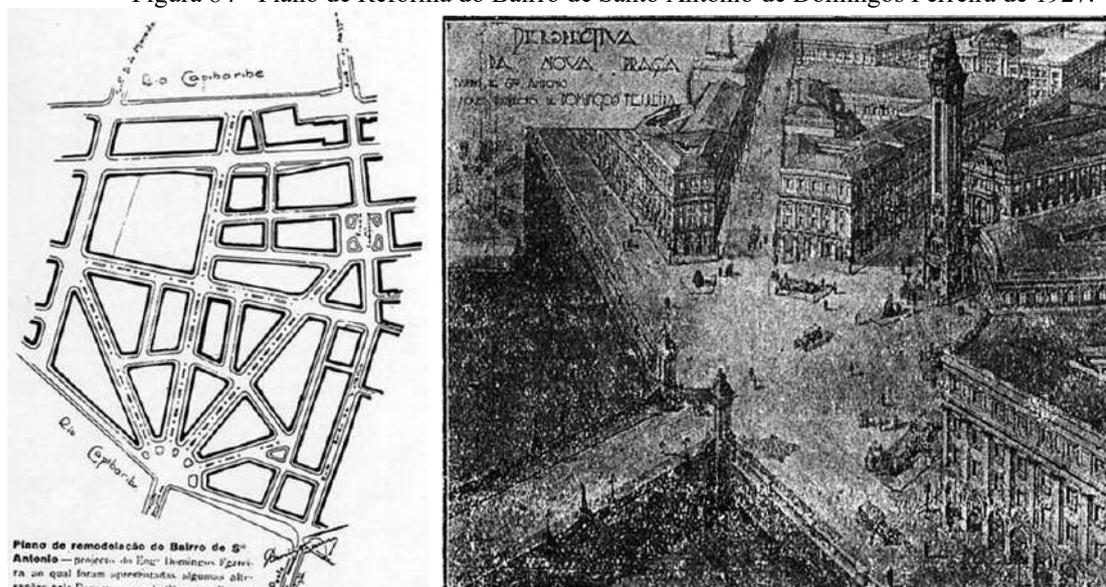
Figura 83 - Planta do Recife: orientação urbanística para a solução dos problemas da cidade de Domingos Ferreira de 1926.



Fonte: Reynaldo, 2017.

No debate na imprensa local da época, o que se sobressaiu foram as críticas geradas pelas proposições para Santo Antônio. O “Plano de Reforma do Bairro de Santo Antônio” (figura 84) previa a abertura de vias, desapropriações de edifícios e terrenos e isenções de taxas e pagamentos de licença para novas construções, conforme afirma Pontual (2001, p. 82). De acordo com Moreira (2004, p. 355), a composição de Domingos Ferreira propôs a conexão entre o bairro de Santo Antônio e o bairro da Boa Vista através da criação da Ponte Duarte Coelho que se direcionava para a Avenida Conde da Boa Vista. É possível ver a ligação entre a Praça da Independência com uma nova praça para onde irradiavam diversas avenidas diagonais. Nesta formulação já está presente a ideia de rasgar o tecido dos bairros de Santo Antônio e São José para a criação do eixo viário que viria a ser a Avenida Dantas Barreto.

Figura 84 - Plano de Reforma do Bairro de Santo Antônio de Domingos Ferreira de 1927.



Fonte: Moreira, 2004.

As críticas ao plano discutiam tanto questões técnicas, quanto os privilégios que haviam sido feitos à construtora contratada, ainda assim, conforme Moreira (2004, p. 355-356), as obras continuaram a avançar lentamente. Com a Revolução de 1930, o engenheiro Lauro Borba passa a administrar o município e solicita ao Clube de Engenharia⁵⁹ a elaboração de um parecer sobre o plano de Domingos Ferreira. Segundo Pontual (2008, p. 170), a comissão responsável pelo parecer foi composta pelos engenheiros Manoel Antônio de Moraes Rêgo, Eduardo Jorge Pereira e José Estelita e também por um representante da Prefeitura.

A avaliação mais contundente do plano foi a de José Estelita, de acordo com Pontual (2008, p. 174-175), o engenheiro destacou a inexequibilidade das ideias em função da capacidade financeira do município e se utilizando de referências nacionais e internacionais, como Anhaia Mello e o norte-americano John Nolen, desqualificou tecnicamente Domingos Ferreira como autor de planos urbanísticos. Segundo Moreira (2004, p. 356), o debate entre os engenheiros motivou a reivindicação por parte de José Estelita para a formação de uma comissão de especialistas para discutir o planejamento urbano do Recife. Conforme Pontual

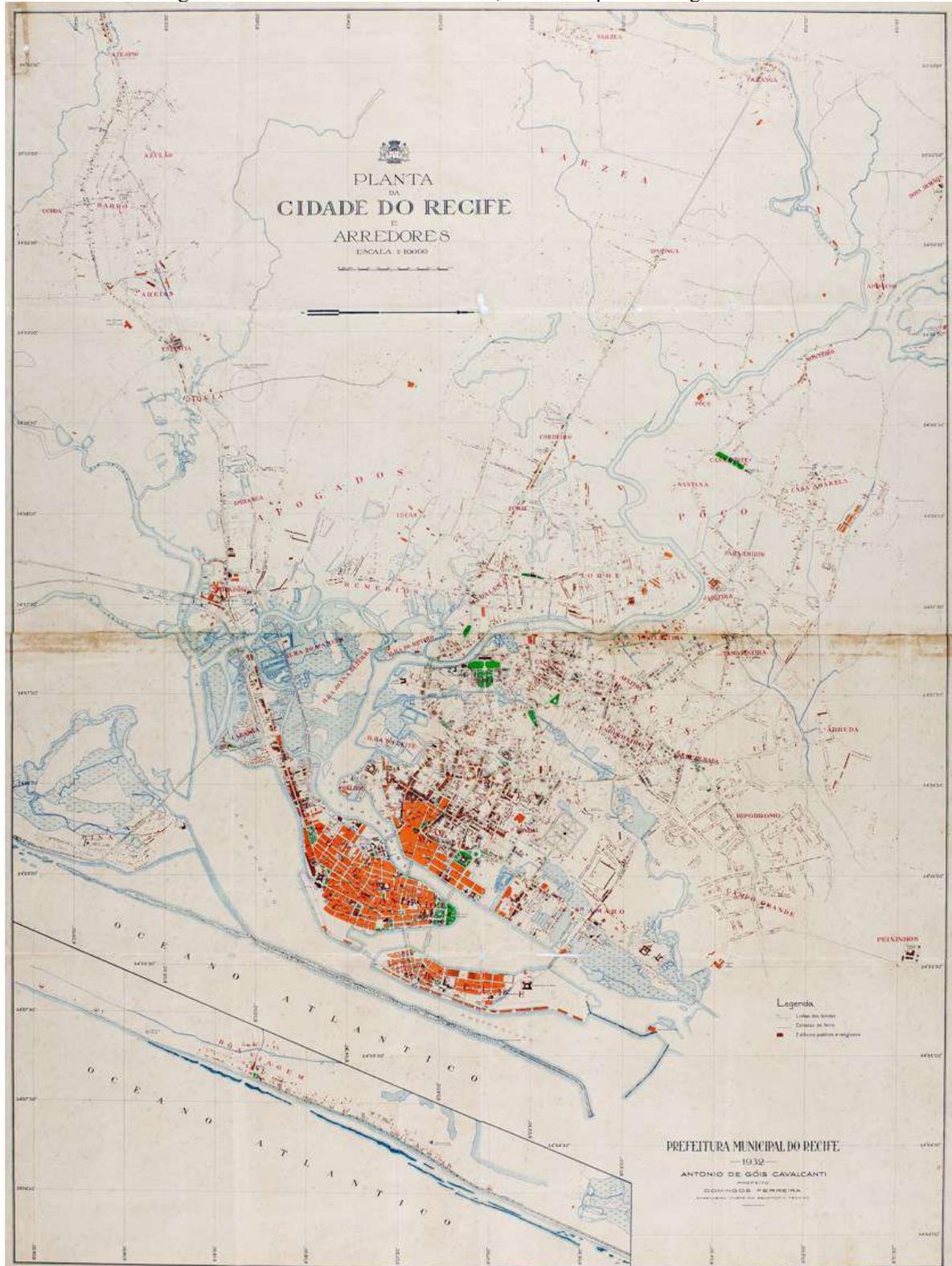
⁵⁹ Segundo Moreira (2004, p. 349), o Clube de Engenharia de Pernambuco foi fundado em 1919 e a publicação de seu boletim começou a ser realizada em 1923. O Clube marcou um momento de envolvimento dos engenheiros com problemas urbanos, era um lugar de encontro de engenheiros, dos industriais, políticos locais e servidores públicos.

(2008, p. 170-171), esse momento específico evidenciou aspectos relevantes: o reconhecimento pelo poder municipal de uma categoria profissional como detentora do saber urbanístico e a prática de consulta do poder público à comissões e especialistas da sociedade civil sobre os problemas da cidade.

Outtes (2014, p. 401) enfatiza que a existência de um governo forte, autoritário e centralizado era conveniente para a execução das formulações dos urbanistas, uma vez que o discurso da eficiência e do domínio da técnica permeava as instituições públicas. A necessidade de elaboração do plano urbanístico da cidade foi pouco a pouco sendo transmitida à população por meio da imprensa local, enfatizando o desejo pelo progresso e pela grandeza. O objetivo de tal plano não seria somente resolver as questões higiênicas e o embelezamento, mas se concentraria principalmente na resolução dos problemas de tráfego e circulação, era necessário remodelar e planejar a estrutura viária. É nesse contexto que os planos de Nestor Figueiredo, Atílio Corrêa Lima e Ulhôa Cintra se inserem.

O desafio desses profissionais era solucionar a circulação do bairro de Santo Antônio através de remodelação e planejar, de maneira integrada, a expansão de toda a cidade. A Planta da cidade do Recife de 1932 elaborada por Domingos Ferreira (figura 85), revela construções de alta densidade nos bairros do Recife, Santo Antônio, São José e Boa Vista, que continuavam a se tornar maiores e mais densos. Nota-se um aumento considerável na ocupação dos arrabaldes, as aglomerações periféricas começam a crescer e se mesclar. É possível identificar a extensão do tecido urbano à norte, em Campo Grande, Hipódromo e Arruda; à noroeste, nos bairros de Parnamirim, Santana, Casa Forte e Poço; à oeste, próximo de Lucas e Cordeiro; à sudoeste no sentido de Afogados; e à sul, em Boa Viagem.

Figura 85 - Planta da Cidade do Recife, elaborada por Domingos Ferreira em 1932.



Fonte: Acervo do Museu da Cidade do Recife.

6.2 A remodelação de Nestor de Figueiredo (1932-1934)

Nestor Egydio de Figueiredo (1893-1973) já estava presente no debate sobre o planejamento do Recife desde a década de 1920. Como vimos, o arquiteto recifense participou do 1º Congresso Regionalista de 1926 e esteve inteirado sobre o debate acerca da remodelação do bairro de Santo Antônio e as proposições de Domingos Ferreira.

Figueiredo se formou na Escola Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro em 1917, segundo Filho (2013, p. 97), se engajou no movimento neocolonial conduzido pelo médico José Marianno Carneiro da Cunha Filho, também pernambucano radicado na capital federal. Conforme Filho (2013, p. 98), o interesse pela arquitetura como expressão nacional o levou a realizar viagens de estudo patrocinadas por José Marianno, para cidades históricas em Minas Gerais. No período inicial da sua carreira, nota-se um interesse maior pelo projeto do edifício isolado do que a propriamente suas relações com o contexto urbano.

Provavelmente, o crescente debate sobre os planos de cidade impulsionado pela presença de Agache no Rio de Janeiro, despertou o interesse de Figueiredo, que se inseriu no debate público sobre arquitetura e urbanismo, participando ativamente em colaborações na imprensa diária e em periódicos especializados. Conforme Moreira (2004, p. 357), Figueiredo foi um dos arquitetos que esteve próximo à Agache durante sua estadia no Rio de Janeiro, o que provavelmente o aproximou das formulações francesas.

Segundo Filho (2013, p. 98-99), Figueiredo esteve associado aos órgãos de representação de classe, tendo sido presidente do Instituto Central de Arquitetos entre 1930 e 1932 e do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), de 1936 a 1943. Por essa razão participou de diversos eventos nacionais e internacionais, como os Congressos Pan-Americanos de Arquitetos de 1927, 1930 e 1940. Foi justamente no IV Congresso Pan-Americano de Arquitetos, que Figueiredo apresentou uma proposta para a remodelação do centro da cidade do Recife que foi premiada com a medalha de ouro do júri internacional e chamou a atenção do prefeito do Recife, Lauro Borba (OUTTES, 1997, p. 89).

Segundo Outtes (1997, p. 89), em 1931, Lauro Borba enviou uma carta convidando Figueiredo a elaborar o plano da cidade do Recife, e este aceitou realizá-lo sem receber remuneração. A oportunidade de projetar para o Recife, proporcionou a Figueiredo uma jornada pelas cidades do Nordeste, realizando projetos de arquitetura de edifícios, assim como propostas de expansão e remodelação em capitais e cidades do interior. Para Filho (2013, p. 99), Figueiredo se converteu numa espécie de "arquiteto-urbanista andarilho", que num período de

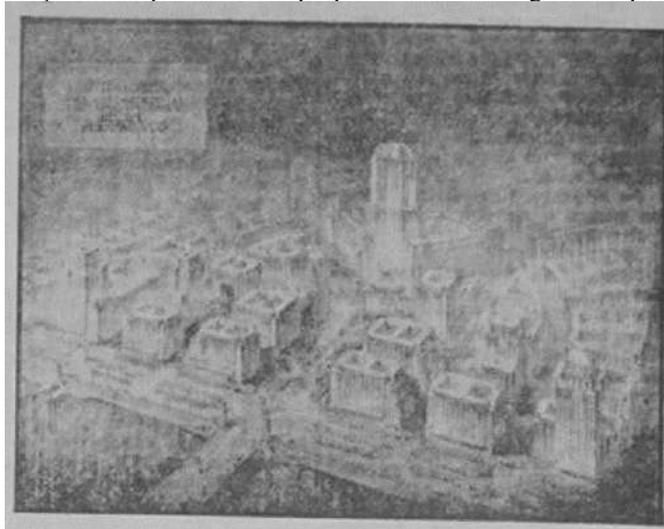
quase cinco anos, propôs planos e realizou esboços de urbanismo em “Recife e Olinda (PE), em João Pessoa, Cabedelo e Campina Grande (PB), Fortaleza (CE), Teresina (PI), [...] e duas estâncias termiais, Brejo das Freiras, no sertão paraibano, e Salgado, em Sergipe”.

6.2.1 As formulações de Nestor de Figueiredo em debate

As ideias de Figueiredo apresentadas no IV Congresso Pan-Americano de Arquitetos, na visão de Outtes (1997, p. 87), tinham como foco estabelecer um “partido geral”, sem se preocupar com a exequibilidade da proposta, uma vez que exigiria grande quantidade de demolições e novas construções para sua realização. Na concepção de Figueiredo, o bairro de Santo Antônio deveria ser reformado tendo em vista sua relação com o restante da cidade. A Praça da Independência deveria ser tomada como centro, de onde deveriam irradiar duas avenidas em forma de leque, que fariam a ligação com os subúrbios. Conforme Outtes (1997, p. 88), esta praça juntamente com a Rua 1º de Março seriam o foco da composição, estabelecendo a criação de um conjunto monumental com alta densidade construtiva (figuras 86 e 87).

A proposta acentua a conexão entre dois espaços livres públicos, a praça e a avenida arborizada, trabalhados de maneira a criar um cenário majestoso. Segundo Outtes (1997, p. 88), “Desde esse estudo já podemos notar uma influência do plano proposto por Agache para o Rio de Janeiro⁶⁰, no projeto de Figueiredo”.

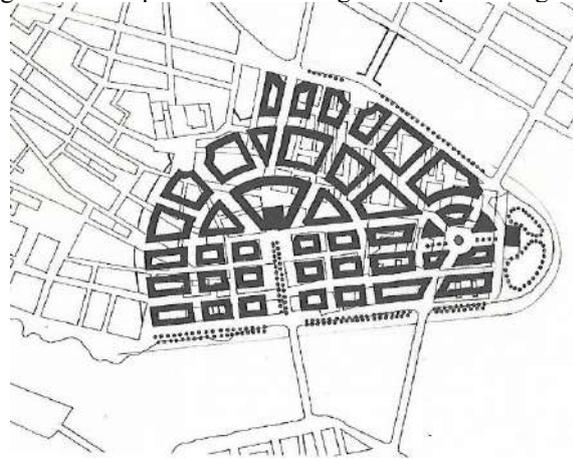
Figura 86 - Praça da Independência na proposta de Nestor Figueiredo para Congresso.



Fonte: Diário da Manhã, 9 de agosto de 1931.

⁶⁰ Para ver mais sobre o plano de Agache para a cidade do Rio de Janeiro ir ao ponto 2.3 do capítulo 2.

Figura 87 - Proposta de Nestor Figueiredo para Congresso.



Fonte: Reynaldo, 2017.

No texto “A urbanização de Recife” no jornal governista Diário da Manhã de 14 de maio de 1931, Domingos Ferreira incentiva a realização do plano da cidade por Figueiredo e o descreve como “artista, cheio de sentimento sadio de brasilidade” que por essa razão “saberá respeitar um nada, desses que Recife tem escondidos e ignorados, sem valor material, mas integralizado no carácter da cidade, dando-lhe expressão própria”. Percebe-se que havia a expectativa de que Figueiredo atuasse de forma respeitosa, valorizando os aspectos tradicionais que marcavam o tecido urbano do Recife e não somente seus monumentos.

Em agosto de 1931, Figueiredo chega ao Recife com o objetivo de elaborar o plano de cidade, tendo em vista sua expansão, assim como o plano de remodelação para o bairro de Santo Antônio. Figueiredo demonstra estar atualizado com relação às formulações internacionais relacionadas a elaboração de planos urbanísticos, em notícia do Diário da Manhã do dia 3 de setembro destaca os efeitos da Lei Cordunet de 1919 na França e da reforma de Haussmann, além de citar Camillo Sitte e Stübber como “gênios” que definiram os modelos que “os povos civilizados estão da obrigação de seguir”. Para o arquiteto, a cidade do Recife enfrentava enorme prejuízo econômico, estético e moral, causado pelo crescimento desordenado. Na sua concepção era necessário realizar melhorias:

[...] Transformar os terrenos baixos e alagadiços em formozas zonas residenciais com o precioso aproveitamento dos canaes, é uma obra que levaremos à realização com o maior entusiasmo, porque de um lado teremos cogitado do lado higienico da cidade, conforme previra o grande mestre Saturnino de Brito, e de outro lado teremos transformado em preciosas qualidades os seus atuais defeitos. A determinação dos bairros, jardins com os seus traçados característicos e localização de parques centrais para recreio das crianças e de adultos [...] a resolução do problema residencial para a classe proletaria, a criação de parques à margem do Rio, com belos recreios populares, serão medidas cuja utilidade ninguém poderá pôr em

duvida. Elas não serão de fato executadas imediatamente, mas ficarão projetadas em ordem, afim de serem construídas paulatinamente pelas diferentes administrações que sucederem á atual. (DIARIO DA MANHÃ, 3 de setembro de 1931)

O prefeito Lauro Borba decide então criar a Comissão do Plano da Cidade em 1931, responsável pela coleta de informações e discussão de propostas de apoio a elaboração do plano por Figueiredo. A comissão era formada por membros representantes dos principais institutos culturais, profissionais e da administração pública, como o Clube de Engenharia, a Associação Comercial, o Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano e a Ordem dos Advogados, por exemplo.

Segundo Outtes (1997, p. 90), Mário Melo era o secretário geral da comissão que estava dividida em sete subcomissões: 1) traçado de um plano geral de melhoramentos da cidade; 2) unificação das leis e regulamentos de diversas repartições referentes à construção; 3) estudos relativos aos terrenos de Marinha em face dos interesses da cidade; 4) questões de loteamento e estudo econômico dos terrenos; 5) história, tradição e monumentos da cidade; 6) rede de esgotos pluviais; 7) confecção de um regime interno da comissão. Cada comissão estava incumbida de realizar um parecer com orientações que deveriam ser avaliadas por Figueiredo, havia interesse de abordar o plano de uma maneira holística, considerando as soluções tendo em vista seus impactos em diferentes aspectos e perspectivas.

Ao analisar as propostas apontadas por Figueiredo para o Recife, nota-se a presença de soluções que podem ter sido influenciadas pelas subcomissões. Ainda assim grande parte das suas ideias foram rebatidas pelos seus membros e é possível acompanhar o debate através da imprensa local entre os anos de 1931 e 1934. Sabe-se que em fevereiro de 1932 Figueiredo apresentou à comissão um esboço do Plano de Remodelação e Embelezamento do Recife que foi duramente criticado por Domingos Ferreira e José Estelita⁶¹. Em outubro de 1932, Figueiredo realizou a exposição do anteprojeto do “Plano de Remodelação e desenvolvimento systematico do Recife”, de acordo com matéria do Diarrio da Manhã de 15 de outubro de 1932. Segundo Reynaldo (2017, p. 229) o projeto definitivo teria sido entregue em 1934⁶², com algumas diferenças, embora conservando os mesmos princípios compositivos.

⁶¹ Conforme Pontual (2008, p. 180-181), a crítica de José Estelita ao plano de Nestor de Figueiredo “centrou-se no partido construtivo escolhido para as quadras e os pátios internos, fechados por blocos de edificios”. Figueiredo rebate as críticas em matéria do Diarrio da Manhã de 26 de fevereiro de 1932.

⁶² De acordo com o arquiteto Heitor Maia a parte gráfica do anteprojeto teria sido entregue a prefeitura em 1932 e a apresentação completa do anteprojeto foi realizada e debatida no jornal de circulação diária em 1934 (DIARIO DA MANHÃ, 22 de julho de 1934). Aparentemente, em 1934 Figueiredo apresentou outra proposta que não foi avaliada pela comissão, tendo em vista que o anteprojeto do plano da cidade já havia sido aceito (DIARIO DA MANHÃ, 28 de agosto de 1934).

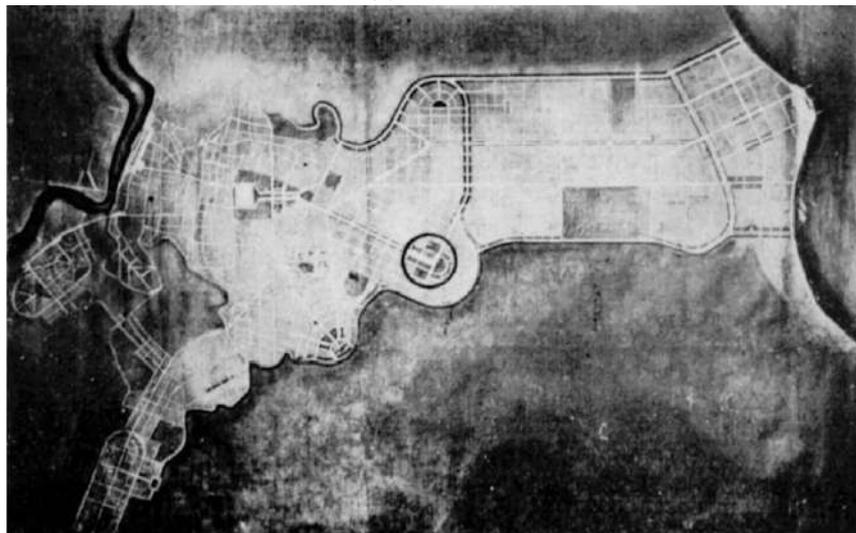
No mesmo período em que elaborava a proposição para o Recife, Figueiredo investia no planejamento das cidades de João Pessoa e Cabedelo, na Paraíba. Durante a administração estadual de Anthenor Navarro (1931-1933), o porto de Cabedelo era considerado porto oficial do estado. Afim de conectá-lo à capital, João Pessoa, se estabelece o desejo de intervir no sistema viário e criar uma estrada de rodagem como parte das obras de melhoramentos das estruturas portuárias (ALMEIDA, 2006, p. 128).

Como havia o interesse de ordenar a expansão da cidade por meio da realização de um plano geral, Figueiredo foi convidado a realizar o Plano de Remodelação e Extensão da cidade de João Pessoa (figura 88). Segundo Almeida (2006, p. 129), o plano investe numa compreensão abrangente de cidade, priorizando a resolução do sistema viário, associado a definição de fluxos e distribuição das atividades a partir de um zoneamento funcional. Conforme Filho (2013, p. 108), o arquiteto realiza um sistema viário que pretende articular o que ele chamou de “cidade existente” à “cidade futura”, concentrando mais intervenções na área de expansão do quadrante leste-sul da cidade.

Para cidade existente, de acordo com Filho (2013, p. 109-110), a intervenção de maior porte se concentra na criação de uma Praça de Desembarque com uma esplanada próxima a nova estação de chegada do interior, numa área próxima ao Varadouro, no rio Sanhauá. Para cidade futura, o zoneamento funcional proposto para a área de expansão compreende um Centro Administrativo, um Centro Cívico, um Centro Universitário e o Bairro da Saúde.

Conforme Araújo (2007, p. 204), o Centro Administrativo seria conformado pelo conjunto do Parque da Lagoa Solon de Lucena com a *parkway* Avenida Getúlio Vargas. De acordo com Filho (2013, p. 110-111), Figueiredo indentificou o potencial da lagoa como “centro de irradiação”. No entorno da Lagoa, os terrenos seriam destinados a construção de residências e pequenos núcleos comerciais, enquanto a Avenida Getúlio Vargas, seria ladeada pelos principais edifícios da cidade (ARAÚJO, 2007, p. 204). Tal avenida se bifurcava, levando de um lado à Praça da Independência, e na outra extremidade, ao Centro Cívico, por meio de uma longa *parkway* que corresponde a atual Avenida Ministro José Américo de Almeida. De acordo com Filho (2013, p. 112), o Centro Cívico (figura 89) seria destinado à administração estadual, “Figueiredo dispõe um conjunto arquitetônico simétrico com espaços livres, jardins e obeliscos em que sobressai o edifício do governo do estado, encimado por uma cúpula, a partir do qual partiriam diversas vias radiais”.

Figura 88 - Plano de Remodelação e Extensão da cidade de João Pessoa de Nestor Figueiredo de 1932.



Fonte: Filho, 2013.

Figura 89 - Centro Cívico do plano de João Pessoa de Nestor Figueiredo de 1932.



Fonte: Filho, 2013.

Figueiredo também propôs, segundo Filho (2013, p. 113), a criação da *parkway* perimetral Avenida Miramar que conectaria a cidade no sentido norte-sul, ligando a estrada de rodagem que vinha de Cabedelo ao norte com a estrada para Recife ao sul ou a estrada para o interior do estado e a estação da Great Western, na área do Varadouro. Essa perimetral iria evitar o tráfego de veículos de carga pelo centro da cidade, assim como estabelecia o limite de expansão da ocupação nos vales dos rios Sanhauá e Jaguaribe, protegendo os mananciais.

O plano de Figueiredo para João Pessoa vai além da resolução de questões funcionais ligadas ao porto de Cabedelo. Para Filho (2013, p. 114), “o que sobressai é um forte acento formal de caráter monumental” e “o tratamento superficial ou mesmo a desconsideração pelo arquiteto de problemas urbanos que eram latentes em princípio da década de 1930”, visto que não se discute infraestrutura, transportes ou habitação popular em profundidade. A partir do

plano de João Pessoa podemos vislumbrar alguns dos princípios de concepção dos espaços livres públicos criados por Figueiredo para o Recife.

6.2.2 Projeto de sistema de parques

O debate sobre anteprojeto de Figueiredo revela a existência de um conhecimento mais elaborado e sistemático a respeito dos dados e etapas necessários à elaboração de um plano urbanístico. Ao apresentar o anteprojeto do “Plano de Remodelação e Desenvolvimento Systematico da cidade do Recife” (figuras 90 e 91), Figueiredo diz:

Em resumo nós procuramos, no presente trabalho, esboçar o programa, que deverá presidir a organização do plano definitivo, do qual deverá compreender:

1º parte – O estudo analítico da aglomeração nos seus diferentes aspectos no tempo e no espaço, compreendendo os pontos de vista. A) físico: - geologico – hidrogeologico – geografico – hidrogeografico – antropogeografico – topografico – meteorologico. B) social: - historico economico – demografico – do transporte da habitação – do saneamento estetico.

2º parte – Tradução grafica em plantas, esquemas graficos, quadros sinoticos, etc., de todos os fenomenos verificados nas pesquisas levadas a efeito nos trabalhos da 1º parte.

3º parte – Organização do Plano Diretor, compreendendo: a) A ossatura do Plano; b) Meios de transporte; c) Zoneamento; d) Saneamento; e) Legislação e regulamento. (DIARIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934)

Havia o entendimento de que orientar o desenvolvimento da cidade por meio de um plano era uma tarefa necessária e complexa, que exigia um levantamento cuidadoso de informações e sua representação e tratamento através de desenhos técnicos. O objetivo final era a organização de um plano diretor, no qual seria orientado o sistema viário, os meios de transportes e a infraestrutura de saneamento, aliados ao zoneamento da cidade, importando também a definição de uma legislação que assegurasse o desenvolvimento do que foi planejado. Os planos urbanísticos elaborados a partir dos anos 30 no Recife se esforçavam em consolidar seus métodos acompanhando as formulações em voga no cenário nacional e internacional.

O intenso debate urbanístico subsidiava e ao mesmo tempo criticava as proposições de Figueiredo. No que tange a arborização, o ajardinamento e a inserção de praças e parques, se sobressaem os pareceres e opiniões do engenheiro José Candido de Moraes⁶³. No texto do Diarrio da Manhã de 18 de fevereiro de 1932, intitulado “Arborização e ventilação da cidade”, José Candido emite sua opinião na ocasião em que Figueiredo apresenta seu primeiro esboço do

⁶³ Em matéria do Diarrio da Manhã de 13 de janeiro de 1931, o prefeito Lauro Borba diz ter incluído José Candido na comissão que está estudando os parques e logradouros arborizados da cidade.

plano. O engenheiro faz questão de frisar que vem estudando esse tema “desde oito anos passados quando tive de projectar o Bairro do Derby”⁶⁴, dizendo se tratar de “uma ideia que venho consolidando á custa de observações e leituras”. Ao final do texto, José Candido estabelece quatro itens julgados essenciais ao estabelecimento do plano geral de melhoramentos da cidade:

1.º) – *As cidades de temperatura media elevada, como Recife, exigem maior percentagem de áreas livres do que as de clima temperado ou frio, para attenderem a efficientemente uma bôa ventilação e arborisação.*

2.º) – *As massas vegetaes devem ser distribuídas não como simples purificadoras do ar atmosferico mas como reguladoras da temperatura ambiente, sabido como é que as partes clorofiladas dos vegetaes absorvem 28 % da radiação que sobre ellas incide. Uma parte dessa radiação absorvida volta novamente á atmosphaera, á noite, mas em condições melhores de climatação, devido á radiação nocturna.*

3.º) – ***O ponto de partida para o traçado geral das cidades tropicaes deve ser o seu systema de parques, ligados por arterias de ventilação ou mesmo parkways, guardando-se uma estricta proporcionalidade entre as areas destes parques e as areas edificadas que o envolvem.***

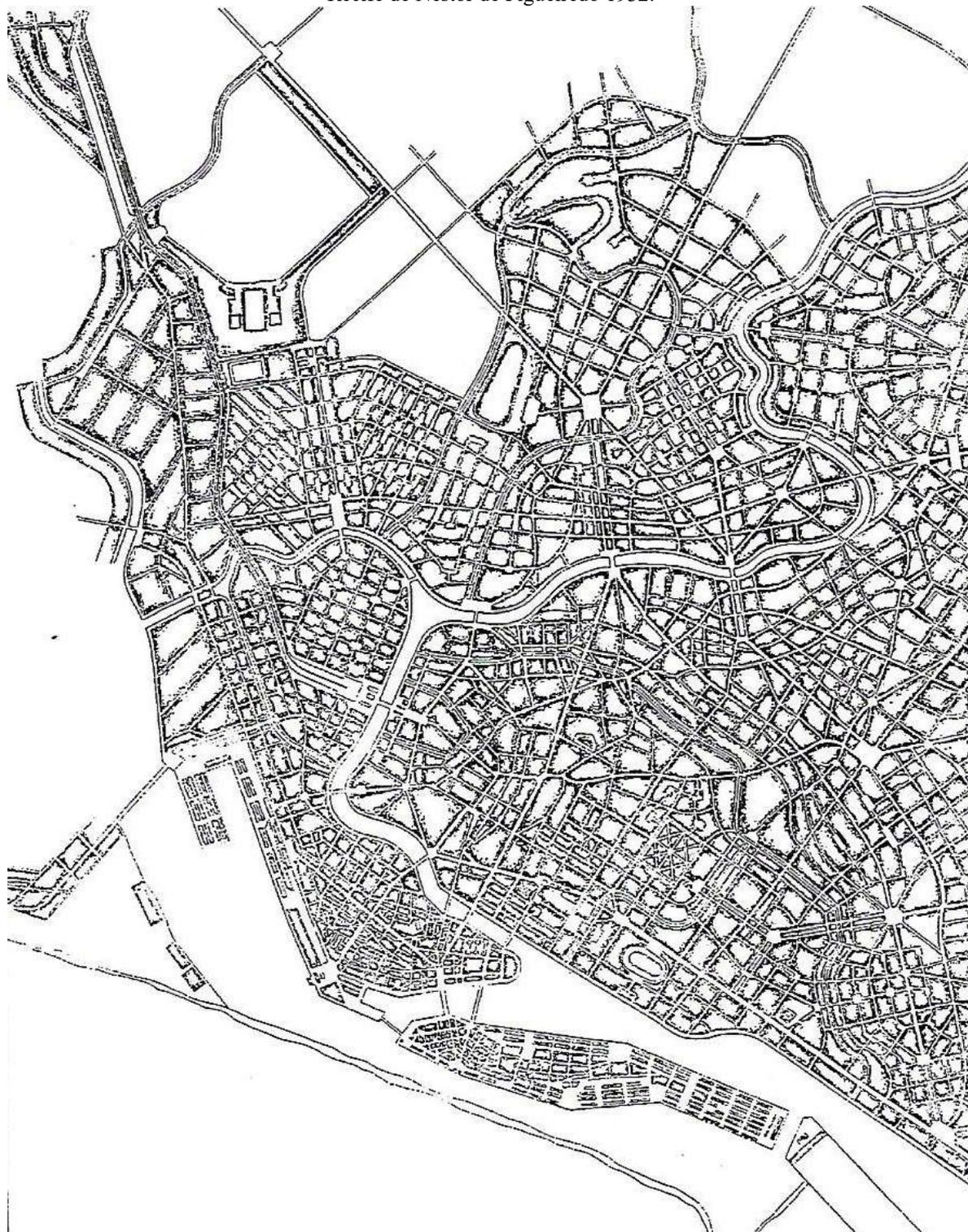
4.º) – *Conjunctamente com o systema de parques deve ser estabelecido o systema de ventilação formado pelas areas de captação e distribuição das correntes aereas em harmonia com a orientação dos ventos predominantes.*

(DIARIO DA MANHÃ, 18 de fevereiro de 1932, grifo nosso)

Possivelmente, as colocações do engenheiro foram consideradas por Figueiredo, uma vez que ele se esforça em estabelecer no Recife o traçado de *parkways*, parques e praças, criando um conjunto que é considerado por Moreira (2004, p. 363), Pontual (2001, p. 83) e Outtes (1997, p. 109) como um sistema de parques também chamado de “sistema de parques e jardins” e “sistema de áreas verdes”. De acordo com Figueiredo, em entrevista para o Diario da manhã de 18 de fevereiro de 1932, “Para uma cidade tropical os parques e os jardins constituiram um dos estudos mais imperiantes do ante-projecto”.

⁶⁴ O projeto do bairro do Derby é atribuído a Domingos Ferreira por Silva (2010), Moreira (2016) e pela maioria dos pesquisadores, no entanto, esta colocação do engenheiro José Candido de Moraes indica a possibilidade de colaboração ou até mesmo a autoria do projeto do bairro.

Figura 90 - Anteprojeto do Plano de remodelação e desenvolvimento systematico da cidade do Recife de Nestor de Figueiredo 1932.



Fonte: Baltar, 2000.

Figura 91 - Anteprojeto do Plano de remodelação e desenvolvimento systematico da cidade do Recife de Nestor de Figueiredo 1934.



Fonte: Reynaldo, 2017.

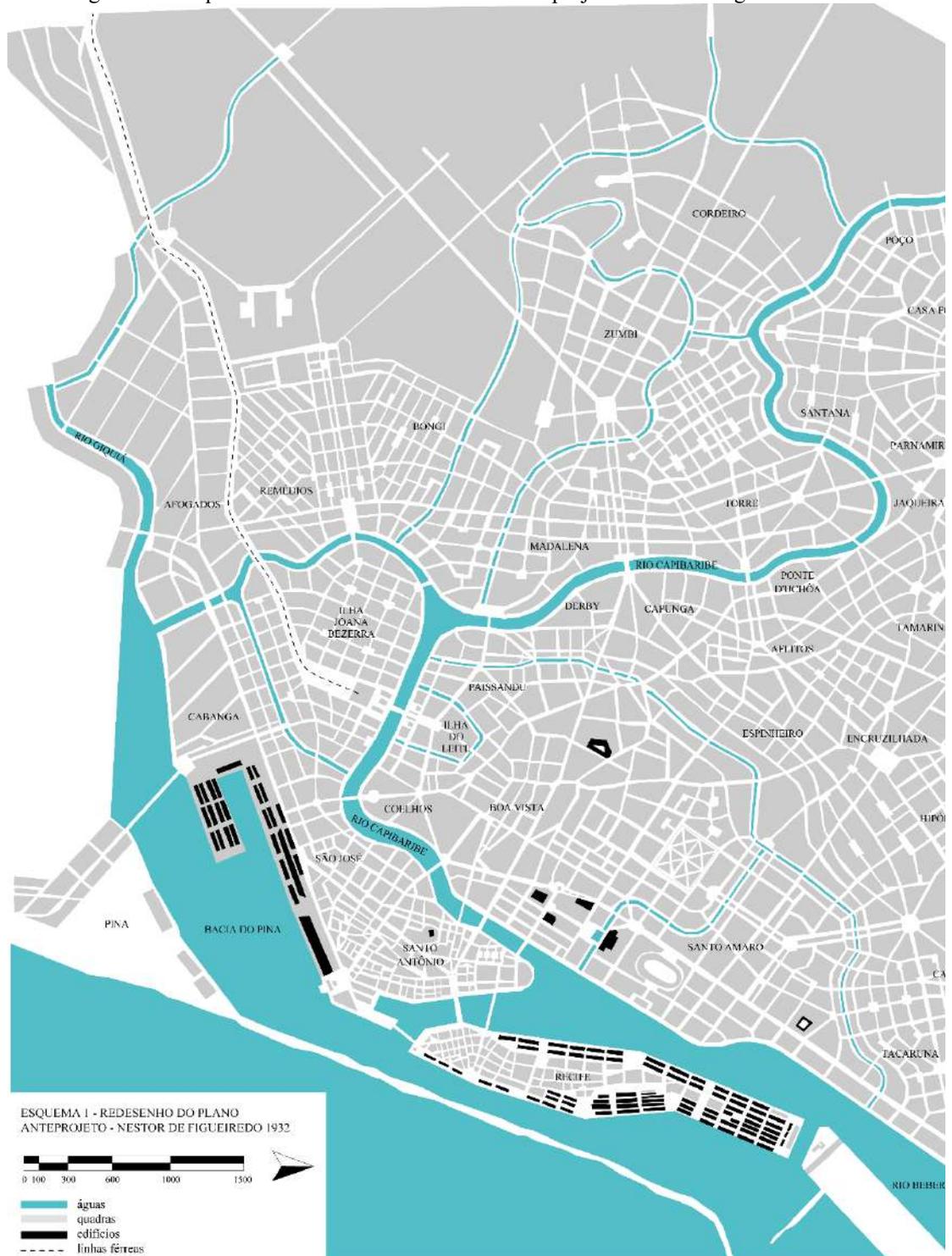
Para viabilizar a análise foi realizado o esquema 1⁶⁵ (figura 92), que consiste no redesenho da planta do anteprojeto de 1932, revelando o nome dos bairros, as águas, o traçado de quadras sem discriminação dos espaços livres públicos, os edifícios e a linha férrea desenhados por Figueiredo. No esquema 2 (figura 93) foram demarcados todos os espaços livres públicos⁶⁶ do plano identificados na pesquisa através da interpretação dos documentos gráficos e textuais. O esquema 3 (figura 94) distinguiu os espaços livres públicos em espaços propostos e espaços existentes, foi conveniente fazer a mesma distinção com relação aos edifícios presentes no plano. O esquema 4 (figura 95) apresenta a divisão entre os espaços livres públicos

⁶⁵ Para mais informações sobre a elaboração dos esquemas voltar ao ponto 3.3. no capítulo 3.

⁶⁶ Para facilitar a análise, os espaços livres públicos identificados na pesquisa que não foram nomeados pelo autor do plano foram aqui denominados considerando seu tipo e sua localização, são eles: Praça no Zumbi, Avenida-parque Madalena, Praça na Torre, Avenida-parque Aflitos, Bosque do Capibaribe, Praça no Parnamirim (atual Praça Dr. Lula Cabral de Melo), Praça nos Remédios, Bosque do Bongü, Canal articulação Bongü-Zumbi, Canal articulação Madalena-Cordeiro, Ponte na Boa Vista (atual Ponte Duarte Coelho), Avenida-parque no Cabanga, Praça no Cabanga, Ponte na Ilha de Joana Bezerra, Praça na Ilha Joana Bezerra, Praça na Ilha do Leite, Bosque dos Coelhoos, Ponte nos Coelhoos, Avenida-parque em Campo Grande, Canal articulação Paissandu-Santo Amaro e Praça na Avenida Cruz Cabugá.

de caráter linear e os de caráter de mancha. No esquema 5 (figura 96), os espaços livres públicos são identificados a partir dos tipos.

Figura 92 - Esquema 1 – Redesenho do Plano – Anteprojeto Nestor de Figueiredo 1932.



Fonte: Autora.

Figura 93 - Esquema 2 – Espaços livres públicos identificados – Anteprojeto de Nestor de Figueiredo 1932.



ESQUEMA 2 - ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS IDENTIFICADOS
ANTEPROJETO - NESTOR FIGUEIREDO 1932



- espaços livres públicos identificados
- águas
- quadras
- edifícios existentes
- edifícios propostos
- - - - - linhas férreas

ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS:

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1- Cais da Lingueta (atual Praça Rio Branco) 2- Praça do Apolo 3- *Praça no bairro do Recife 4- Largo dos Voluntários da Pátria (atual Praça Artur Oscar/Arsenal) 5- Praça Dom Pedro I (atual Praça Tiradentes) 6- *Cais no bairro do Recife 7- Palácio do Campo das Princesas e Praça da República 8- Praça da Independência 9- Praça Dezessete 10- Pátio da Penha (atual Praça Dom Vital) 11- *Praça da Gare Aérea 12- Praça Joaquim Nabuco 13- Praça Visconde de Mauá 14- Praça Sérgio Loreto 15- *Avenida-parque no Cabanga 16- *Praça no Cabanga 17- *Bosque dos Coelhoos 18- Praça Maciel Pinheiro 19- *Parque 13 de Maio 20- *Praça em Santo Amaro 21- *Campo Esportivo em Santo Amaro 22- Cemitério Público de Santo Amaro 23- *Avenida-parque em Campo Grande 24- *Praça na Avenida Cruz Cabugá 25- *Bosque Cortina Verde 26- *Largo da Encruzilhada 27- *Avenida-parque Afritos 28- Praça do Entrocamento 29- Praça Derby 30- *Canal de articulação Paissandu-Santo Amaro 31- Praça Chora Menino 32- *Praça na Ilha do Leite 33- *Praça na Madalena 34- *Canal de articulação Madalena-Cordeiro 35- *Praça no Zumbi 36- Largo da Madalena (atual Praça Solange Pinto Melo) 37- *Avenida-parque na Madalena 38- *Praça nos Remédios 39- *Avenida-parque nos Remédios 40- Largo Nossa Senhora da Paz 41- *Praça na Torre 42- *Avenida-parque na Torre | <ul style="list-style-type: none"> 43- *Bosque do Capibaribe 44- *Avenida-parque em Santana 45- Campina de Casa Forte (atual Praça de Casa Forte) 46- *Praça no Parnamirim (atual Praça do Parnamirim) 47- *Avenida-parque no Tacaruna 48- *Canal articulação Bongí-Zumbi 49- *Praça na Ilha Joana Bezerra 50- Ponte Giratória 51- Ponte Sete de Setembro (atual Ponte Maurício de Nassau) 52- Ponte Buarque de Macedo 53- Ponte Santa Isabel (atual Ponte Princesa Isabel) 54- *Ponte Duarte Coelho 55- Ponte da Bos Vista 56- Ponte 6 de Março (atual Ponte Velha) 57- *Ponte nos Coelhoos 58- *Ponte na Ilha de Joana Bezerra 59- Ponte da Madalena 60- Ponte Lasserre (atual Ponte da Capunga) 61- Ponte da Torre 62- *Ponte em Parnamirim 63- *Ponte em Santana 64- *Ponte no Poço 65- *Ponte nos Remédios 66- Ponte de Afogados 67- Ponte Motocolombó 68- Ponte Saneamento (atual Ponte Governador Paulo Guerra) |
|--|--|

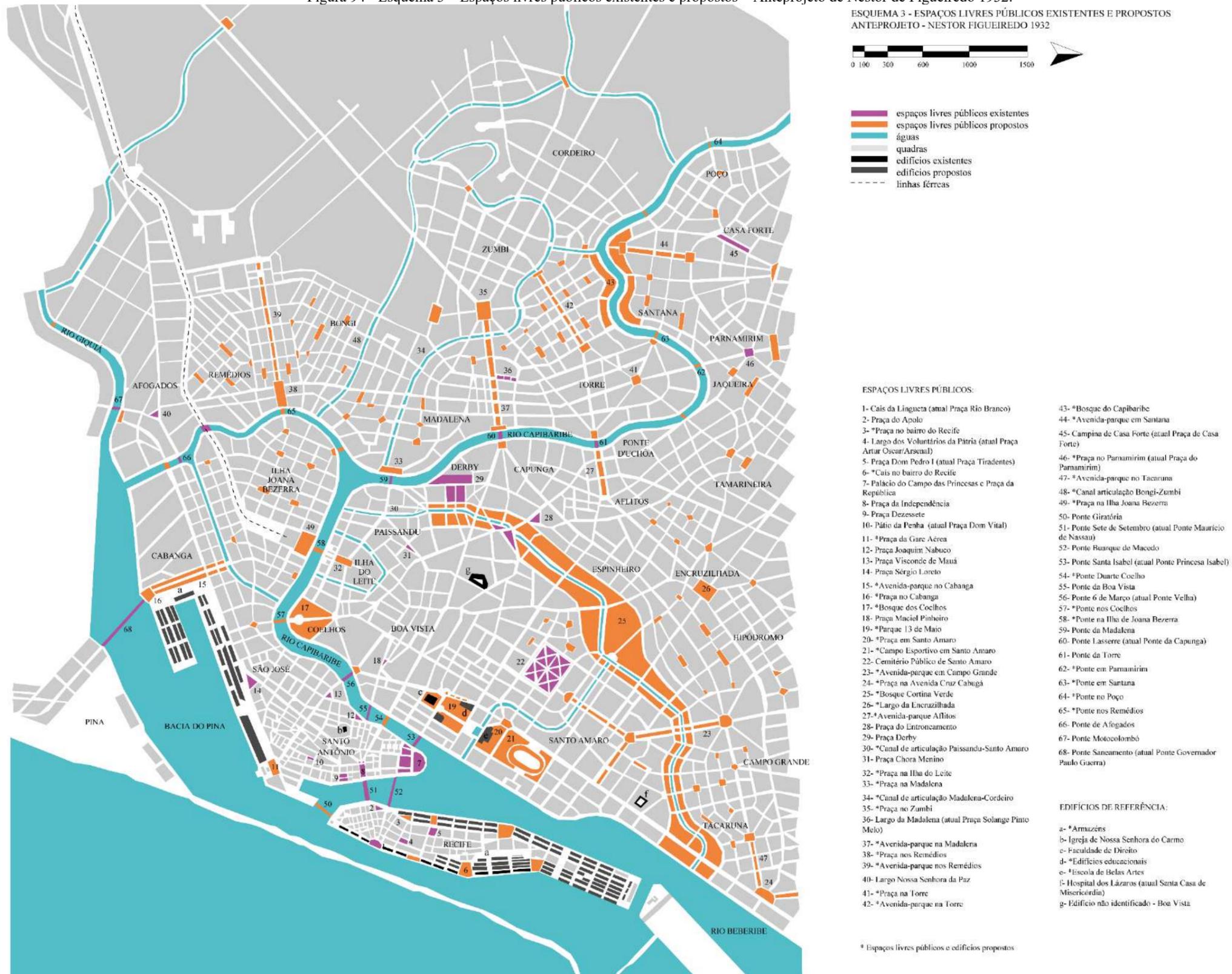
EDIFÍCIOS DE REFERÊNCIA:

- a- *Armazéns
- b- Igreja de Nossa Senhora do Carmo
- c- Faculdade de Direito
- d- *Edifícios educacionais
- e- *Escola de Belas Artes
- f- Hospital dos Lázaros (atual Santa Casa de Misericórdia)
- g- Edifício não identificado - Boa Vista

* Espaços livres públicos e edifícios propostos

Fonte: Autora.

Figura 94 - Esquema 3 – Espaços livres públicos existentes e propostos – Anteprojeto de Nestor de Figueiredo 1932.



Fonte: Autora.

Figura 95 - Esquema 4 – Espaços livres públicos de caráter linear e de mancha – Anteprojeto de Nestor de Figueiredo 1932.



Fonte: Autora.

Figura 96 - Esquema 5 – Tipos de espaços livres públicos de caráter linear e de mancha – Anteprojeto de Nestor de Figueiredo 1932.



ESQUEMA 5 - TIPOS DE ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS ANTEPROJETO - NESTOR FIGUEIREDO 1932



- | | |
|----------------------|------------------------|
| águas | bosque |
| quadras | parque |
| edifícios existentes | cemitério |
| edifícios propostos | campo esportivo |
| linhas férreas | praça de grande porte |
| | praça de pequeno porte |
| | largo |
| | pátio |
| | cais |
| | ponte |
| | avenida-parque |

ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS:

- | | |
|--|---|
| 1- Cais da Lingueta (atual Praça Rio Branco) | 43- *Bosque do Capibaribe |
| 2- Praça do Apolo | 44- *Avenida-parque em Santana |
| 3- *Praça no bairro do Recife | 45- Campina de Casa Forte (atual Praça de Casa Forte) |
| 4- Largo dos Voluntários da Pátria (atual Praça Artur Oscar/Arsenal) | 46- *Praça no Parnamirim (atual Praça do Parnamirim) |
| 5- Praça Dom Pedro I (atual Praça Tiradentes) | 47- *Avenida-parque no Tacaruna |
| 6- *Cais no bairro do Recife | 48- *Canal articulação Bongi-Zumbi |
| 7- Palácio do Campo das Princesas e Praça da República | 49- *Praça na Ilha Joana Bezerra |
| 8- Praça da Independência | 50- Ponte Giratória |
| 9- Praça Dezesete | 51- Ponte Sete de Setembro (atual Ponte Maurício de Nassau) |
| 10- Pátio da Penha (atual Praça Dom Vital) | 52- Ponte Buarque de Macedo |
| 11- *Praça da Gare Aérea | 53- Ponte Santa Isabel (atual Ponte Princesa Isabel) |
| 12- Praça Joaquim Nabuco | 54- *Ponte Duarte Coelho |
| 13- Praça Visconde de Mauá | 55- Ponte da Boa Vista |
| 14- Praça Sérgio Loreto | 56- Ponte 6 de Março (atual Ponte Velha) |
| 15- *Avenida-parque no Cabanga | 57- *Ponte nos Coelhos |
| 16- *Praça no Cabanga | 58- *Ponte na Ilha de Joana Bezerra |
| 17- *Bosque dos Coelhos | 59- Ponte da Madalena |
| 18- Praça Maciel Pinheiro | 60- Ponte Lassere (atual Ponte da Capunga) |
| 19- *Praça 13 de Maio | 61- Ponte da Torre |
| 20- *Praça em Santo Amaro | 62- *Ponte em Parnamirim |
| 21- *Campo Esportivo em Santo Amaro | 63- *Ponte em Santana |
| 22- Cemitério Público de Santo Amaro | 64- *Ponte no Poço |
| 23- *Avenida-parque em Campo Grande | 65- *Ponte nos Remédios |
| 24- *Praça na Avenida Cruz Cabugá | 66- Ponte de Afogados |
| 25- *Bosque Cortina Verde | 67- Ponte Motocolombó |
| 26- *Largo da Encruzilhada | 68- Ponte Saneamento (atual Ponte Governador Paulo Guerra) |
| 27- *Avenida-parque Afliitos | |
| 28- Praça do Entroncamento | |
| 29- Praça Derby | |
| 30- *Canal de articulação Paissandu-Santo Amaro | |
| 31- Praça Chora Menino | |
| 32- *Praça na Ilha do Leite | |
| 33- *Praça na Madalena | |
| 34- *Canal de articulação Madalena-Cordeiro | |
| 35- *Praça no Zumbi | |
| 36- Largo da Madalena (atual Praça Solange Pinto Melo) | |
| 37- *Avenida-parque na Madalena | |
| 38- *Praça nos Remédios | |
| 39- *Avenida-parque nos Remédios | |
| 40- Largo Nossa Senhora da Paz | |
| 41- *Praça na Torre | |
| 42- *Avenida-parque na Torre | |

EDIFÍCIOS DE REFERÊNCIA:

- a- *Armazéns
- b- Igreja de Nossa Senhora do Carmo
- c- Faculdade de Direito
- d- *Edifícios educacionais
- e- *Escola de Belas Artes
- f- Hospital dos Lázaros (atual Santa Casa de Misericórdia)
- g- Edifício não identificado - Boa Vista

* Espaços livres públicos e edifícios propostos

Fonte: Autora.

O ponto de partida de Figueiredo para a definição do anteprojeto de 1932 foi a resolução do problema de trânsito do Recife. Conforme Outtes (1997, p. 105-106), o arquiteto acreditava que o problema residia na falta de conexão entre a porção norte e a porção sul da cidade, indicando a que a cidade deveria se desenvolver no sentido leste-oeste, alargando e retificando as ruas estreitas de traçado irregular, para dar vazão ao tráfego de bondes, automóveis e outros veículos. A dificuldade do tráfego no centro da cidade era atribuída por Figueiredo à desarticulação entre a Praça da Independência e o restante do tecido, para ele:

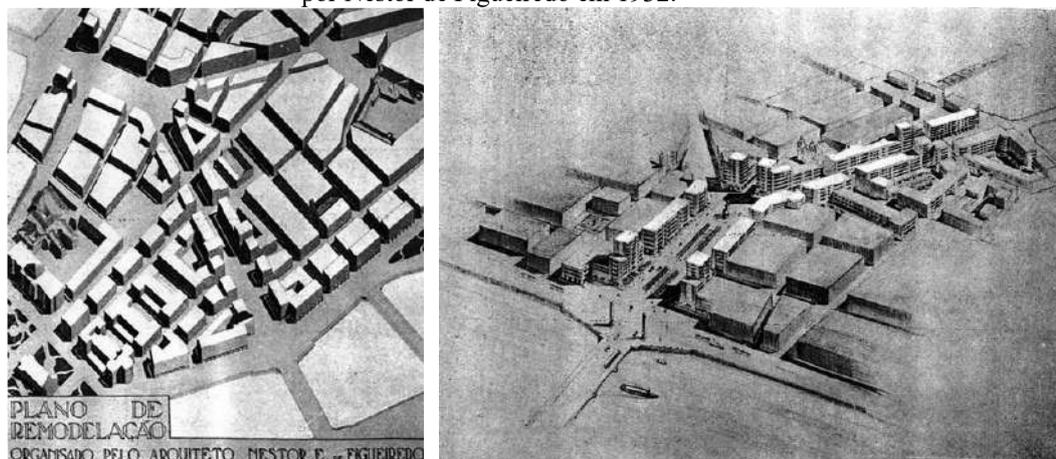
A Praça da Independencia, desde a época colonial, foi sempre a parte de movimento mais importante da cidade. Consideramos o bairro do Recife dentro da sua finalidade portuaria e concluímos que em todas as épocas foi e será o bairro de Santo Antonio o principal centro urbano do Recife para realização dos grandes negocios que movimentam o maior numero de individuos e veiculos. Ora, sendo a Praça da Independencia o centro de atração do movimento geral desse bairro, o seu alargamento estará naturalmente indicado. (DIARIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934)

No anteprojeto, a **Praça da Independência** (nº 8) se constitui como o espaço livre público primordial para a criação do conjunto arquitetônico monumental da proposta, uma vez que se constitui como um centro de irradiação de vias, proposta que se repete no traçado do sistema viário de toda a cidade. Figueiredo propôs a adoção do sistema radioconcêntrico com a criação de radiais e perimetrais, como foi sugerido pela comissão, segundo Outtes (1997, p. 107), a implementação do sistema viário era prevista através da criação de leis de recuo, que seriam executados progressivamente. Da Praça da Independência partiriam simetricamente duas radiais, uma ligando o centro à zona oeste atingindo a Madalena, Zumbi e Caxangá. A outra radial liga o centro aos bairros da zona sul da cidade, chegando a Boa Viagem, Jaboatão, Afogados e Tegipió.

As semelhanças entre a composição de Figueiredo e Agache podem ser averiguadas na proposta através dos “[...] aspectos imponentes e cênicos, as perspectivas, avenidas em forma de Y, grupos monumentais de prédios e praças, e particularmente a ideia de que os edifícios formam a cidade”⁶⁷ (MOREIRA, 2004, p. 360). Para Filho (2013, p. 102), a tipologia da praça surgia pela presença dos edifícios, obeliscos e monumentos utilizados por Figueiredo para desenhar a cidade a partir da arquitetura (figura 97).

⁶⁷ Tradução livre do autor do original em língua inglesa. [...] the imposing and scenic aspects, the perspectives, Y-shape avenues, monumental groups of buildings and squares, and particularly the idea that buildings form the city. (MOREIRA, 2004, p. 360)

Figura 97 - Volumetria e perspectiva do bairro de Santo Antônio a partir da Praça da Independência por Nestor de Figueiredo em 1932.



Fonte: Moreira, 2004.

A lógica de composição da Praça da Independência como centro de atração e irradiação dos fluxos das grandes avenidas se repete inúmeras vezes na planta do anteprojeto, gerando a existência de **praças de grande porte** que se destacam no conjunto. Uma das principais é a **Praça no Zumbi** (nº 35) que é descrita por Figueiredo como “centro de distribuição da zona residencial dos arrabaldes e subúrbio”. Tal praça se situa no anteprojeto entre o bairro da Madalena e o bairro do Zumbi, e faz parte do eixo da radial que sai da Praça da Independência no sentido oeste, passando pela Ponte Lasserre (atual Ponte da Capunga). Conforme Figueiredo:

Terá esta praça a função futura de facilitar as ligações entre o centro e a periferia da cidade. Simétrica em relação ao seu eixo, com a avenida Caxangá, partirá outra avenida que atingirá o Tigipió, resolvendo as comunicações deste bairro com a parte do centro do Recife, incorporando-o á cidade, de onde está praticamente afastado em virtude da falta de sistema logico de ligações com os outros bairros. (DIARIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934)

A Praça no Zumbi adquire gradiosidade pela sua composição associada à criação de uma **Avenida-parque na Madalena** (nº 37) que articula duas praças menores nas extremidades da Ponte Lasserre. O traçado da avenida-parque segue um eixo viário já existente na planta de 1932, correspondente a atual Rua José Osório. No ponto intermediário da avenida-parque nota-se a presença do Largo da Madalena (atual Praça Solange Pinto Melo), que na época já contava com a edificação do Mercado da Madalena, inaugurado em 1925.

Pelo que podemos inferir da planta do anteprojeto de 1932, a composição da avenida-parque de Figueiredo é formulada pela existência de avenidas laterais e um largo canteiro central vegetado. No projeto para a cidade de João Pessoa, o arquiteto chegou a criar a avenida-parque Getúlio Vargas (figura 98) com 30 metros de largura e 10 metros de canteiro central

arborizado, conforme coloca Araújo (2007, p. 204). No Recife, Figueiredo destaca que as avenidas-parque deverão ter maior largura que as ruas normais, visto que assinalam “grandes perspectivas necessárias á imponencia de determinados conjuntos urbanos” (DIARIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934).

Figura 98 - Avenida-parque Getúlio Vargas em João Pessoa por volta de 1940.



Fonte: Araújo, 2007.

É interessante verificar que Figueiredo elabora avenidas-parques largas com pequena extensão, que servem à valorização estética de determinados trechos do tecido viário, mas que não demarcam necessariamente eixos de expansão urbana. Nas composições de Olmsted as avenidas-parque eram em sua maioria alongadas, com o objetivo de antecipar o espraiamento da cidade conectando áreas ocupadas e áreas de expansão. No entanto, no sistema de parques de Buffalo⁶⁸, Olmsted propõe a construção de duas avenidas-parques diagonais com uma composição semelhante à adotado por Figueiredo para Recife e para João Pessoa.

Aparentemente, a escolha de localização das avenidas-parque não é aleatória, o traçado de algumas delas acompanha eixos viários existentes na Planta da Cidade de 1932 ou converge para algum cruzamento viário de relevância no tecido urbano preexistente. Segundo Figueiredo:

[...] o nosso plano desenvolve-se quasi que uniformemente dentro do criterio economico do aproveitamento das ruas existentes, corrigindo irregularidades de alinhamentos, alargando os rolamentos estreitos e fazendo concordar direções divergentes que não se justificavam. Dentro do principio economico que adotamos, está claro que sempre que abrimos ruas novas procuramos faze-lo em terrenos baldios, atingindo o menor numero possivel de predios. (DIARIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934)

⁶⁸ Para ver mais sobre o sistema de parques de Buffalo elaborado por Olmsted, ir ao ponto 2.2. do capítulo 2.

Podemos verificar que a **Avenida-parque nos Aflitos** (n° 27) está articulada à Ponte da Torre e uma praça de irradiação, seu traçado seguia um eixo viário existente, correspondente a atual Rua Amélia. A **Avenida-Parque em Campo Grande** (n° 23) tira partido do eixo viário que se equipara a atual Rua Odorico Mendes e se bifurca em Santo Amaro em duas avenidas-parque simétricas, uma que segue em direção ao Cemitério de Santo Amaro e outra que dá acesso à Avenida Cruz Cabugá. A **Avenida-parque no Cabanga** (n° 15) aproveita uma via existente e se articula à Ponte Saneamento, seguindo para o Pina, ela divide a porção do porto em São José, ao sul, dos terrenos industriais ao norte. Outras avenidas-parques são criadas em Santana, Torre, Remédios e próximo à Olinda, no entanto, não conseguimos equipará-las às ruas existentes na planta de 1932 e ao traçado urbano atual.

Na proposta de modo geral, as **avenidas-parques** estão associadas a **praças de grande e pequeno porte**, praças que se configuram como centros de irradiação do traçado viário. Essa estratégia projetual acabou por ser criticada posteriormente. Ao dar sua opinião sobre o anteprojeto no Diário da Manhã de 22 de julho de 1934, Heitor Maia Filho destaca que “um centro distribuidor unico ou principal é desaconselhavel e creio, os ensinamentos modernos de urbanismo são quasi unanimes a tal respeito”. Para o engenheiro, a criação dessas praças iria contribuir com o congestionamento criando pontos ou nós viários de grande tráfego.

Cabe aqui destacar que as praças formuladas por Figueiredo no anteprojeto têm seu espaço limitado pelos edifícios e enfatizam determinados nós viários, de modo que possivelmente teriam uma composição de praça seca, sem se constituir como espaços de vegetação abundante. A definição do tipo de praça para esses espaços livres públicos presentes nos eixos viários de maior relevância do anteprojeto foi adotada tendo em vista a tendência de Figueiredo de denominar espaços com essa composição como “praça cívica” ou “praça de irradiação”.

O traçado das avenidas perimetrais atravessava alguns espaços livres públicos propostos e existentes. A primeira perimetral fazia a conexão de Boa Viagem, passando pelo bairro de Santo Antônio em direção à cidade de Olinda pela Avenida Cruz Cabugá. Atravessando, portanto, a **Praça no Cabanga** (n° 16), a Praça Sérgio Loreto, o Aeroporto e a **Praça da Gare Aérea** (n° 11) no bairro de São José, os jardins do bairro de Santo Amaro e a **Praça na Avenida Cruz Cabugá** (n° 24). Segundo Outtes (1997, p. 107), a segunda perimetral articulava a estação ferroviária central, seguindo através da Ponte 6 de Março para o bairro da Boa Vista, atravessando o Largo da Soledade na direção da Rua João de Barros até o Largo da

Encruzilhada, que seria alargado, se bifurcando para Beberibe pelo Arruda e para Olinda por Campo Grande.

A terceira perimetral partiria do Largo Nossa Senhora da Paz, passando pela **Praça nos Remédios** (nº 38), seguindo para a **Praça na Torre** (nº 41) e a **Praça no Parnamirim** (nº 46) – essas duas últimas localizadas em cruzamentos viários preexistentes – seguindo em direção ao bairro de Casa Amarela. De acordo com Figueiredo a largura das avenidas principais visava atender a necessidade de vasão do tráfego congestionado no centro, segundo o autor: “Procuramos traçar-as segundo as indicações dos metros, ou sejam, dezoito metros de superfície pavimentada e de dois a quatro metros para os passeios” (DIARIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934). Figueiredo não discute as condições de arborização de tais vias.

Para fazer mais considerações sobre os espaços livres públicos propostos por Figueiredo, é preciso antes descrever sua proposta de zoneamento funcional. Ele planeja a cidade considerando a necessidade de quatro setores primordiais: comercial, cultural, industrial e residencial. O bairro do Recife, devido a presença do porto, foi destinado ao comércio grosso e negócios bancários. O bairro de Santo Antônio foi destinado ao comércio variado, com lojas, casas de arte, consultórios e escritórios. Na compreensão do arquiteto, essas funções já estavam presentes na situação urbana da época e seriam apenas consolidadas. O comércio de menor porte seria localizado no bairro de São José, neste mesmo bairro nos terrenos à margem da Bacia do Pina, seria instalado o aeroporto e a extensão do porto ao sul.

No continente, Figueiredo decide que “No bairro da Boa Vista outra zona de comércio menor completará o que existe ao longo da rua Imperatriz até a Praça Maciel Pinheiro. Ela se desenvolverá em torno do eixo da avenida Conde da Boa Vista até a Praça da Soledade” (DIARIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934). O bairro de Santo Amaro comportaria o setor cultural, conforme Figueiredo:

Podemos dizer que desde longa data a zona cultural da cidade do Recife desenvolve-se preferentemente nas proximidades do jardim 13 de maio. A sua proximidade do centro condensado da cidade e a relativa tranquilidade do ambiente foram naturalmente os principais fatores dessa preferencia. Nas ruas antigas do Hospicio e da rua da Aurora sempre foram sédes dos mais principais estabelecimentos de ensino. Entre uma e outra ergue-se o majestoso palácio da Faculdade de Direito. Quasi em frente a este, ergueu-se ha poucos anos o edificio da Escola Normal. A Escola de Engenharia, a Escola de Comercio e outros estabelecimentos de ensino estão situados nas suas visinhanças. Tudo indica, pois, que foi e será sempre em torno do Jardim 13 de Maio o local escolhido para o desenvolvimento cultural da cidade. (DIARIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934)

Na concepção de Figueiredo a existência de edifícios educacionais no entorno do Jardim 13 de Maio favorecia a construção de um centro universitário. A presença do rio Capibaribe nas imediações “oferece um precioso elemento para o desenvolvimento dos exercícios físicos aquáticos e a proximidade também de uma regular área para a construção de um stadio universitario completaria a parte da educação atletica” (DIARIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934). Sendo assim, Figueiredo elabora um conjunto de destaque em Santo Amaro:

*Como composição urbanística, a Faculdade de Direito ficará ao centro de uma **ampla alameda** onde estarão situados, dentro de **jardins**, os edifícios destinados a ensino e à administração. Ao fundo da alameda e do outro lado do **canal**, ergue-se-á o edifício das Belas Artes, tendo sua fachada principal voltada para o lado que interromperá o canal para completar o ambiente de serenidade. Para o lado da rua da Aurora se estenderá o conjunto edificado dos palácios destinados às escolas, edifícios administrativos, etc.*

As residências dos professores e estudantes e os clubs sportivos serão situados nos terrenos mais próximos da rua da Aurora.

*Um **stadio destinado à prática de esportes terrestres** será erguido próximo de Santo Amaro, bem ao fundo da zona residencial universitária; e sobre o rio Capibaribe será instalada a **parte esportiva aquática**, com arquibancadas, para as regatas, garage para barcos e docas para yachts. (DIARIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934, grifo nosso)*

Na planta do anteprojeto é possível identificar que os poucos edifícios desenhados se concentram neste setor cultural. Nota-se também nas proximidades do Cemitério de Santo Amaro a existência de quadras de desenho distinto, formuladas com **pátios internos** e vielas de acesso, sugerindo a composição de quadras fechadas. Não encontramos nenhuma referência de Figueiredo a respeito das funções definidas para estas quadras.

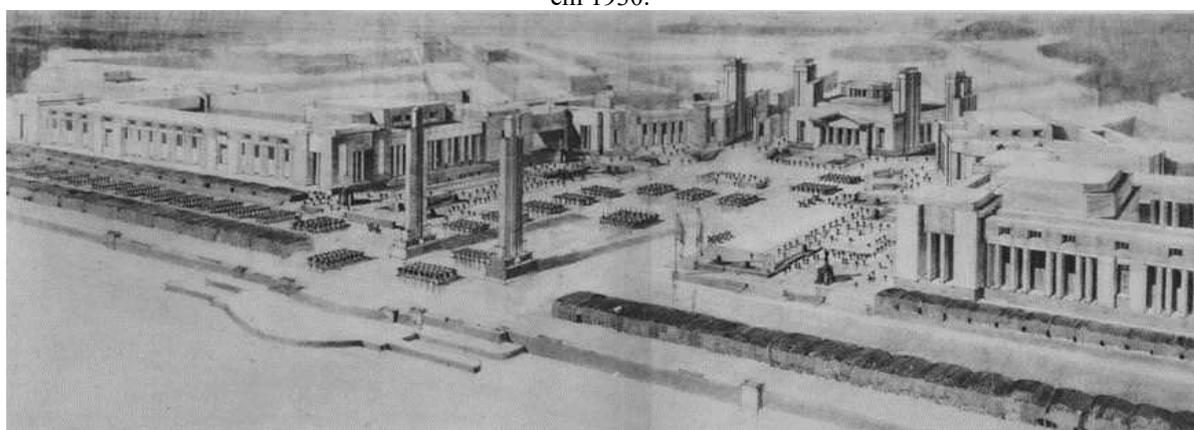
O setor industrial seria inserido nas quadras de maior dimensão, no bairro do Cabanga e Afogados, entre o eixo viário sudoeste e a linha férrea, facilitando o escoamento da produção. A Ilha de Joana Bezerra seria aterrada e urbanizada na proposta de Figueiredo e receberia uma estação da linha férrea, que se abria para uma **Praça na Ilha Joana Bezerra** (nº 49) conectada por uma **Ponte na Ilha Joana Bezerra** (nº 58) a uma **Praça na Ilha do Leite** (nº 32). É possível que a composição dessas praças fosse semelhante a Praça do Desembarque projetada para João Pessoa (figura 99), de acordo com Filho (2013, p. 110) tal praça seria um “Espaço monumental de caráter simbólico de recepção na cidade”, semelhante a lógica de composição da “Entrada do Brasil” concebida por Agache para o Rio de Janeiro (figura 100).

Figura 99 - Praça de Desembarque no plano de João Pessoa de Nestor de Figueiredo de 1932.



Fonte: Araújo, 2007.

Figura 100 - Perspectiva da Entrada do Brasil projetada por Agache no Plano para o Rio de Janeiro em 1930.



Fonte: <https://pandlr.com/forum/27-pan/forum/topic/off-como-teria-sido-o-rio-de-janeiro-com-o-plano-agache/>. Acesso: 16/07/19

O setor residencial completaria o restante do tecido urbano e seria subdividido em: principal, bairros-jardins e rural. A zona principal correspondia as residências edificadas próximas a zona comercial, de ocupação mais densa e permitindo a existência de habitações coletivas. A zona de **bairros-jardins** compreenderia os arrabaldes e locais despovoados, favorecendo a moradia ideal para a maior parte da população, com extensas áreas vegetadas, ruas arborizadas, grandes lotes com jardins e quintais. A periferia da cidade daria lugar a zona rural, segundo Figueiredo “sua regulamentação deverá facilitar as edificações da gente pobre e melhorar as condições de trabalho da pequena lavoura” (DIÁRIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934).

No setor residencial dos arrabaldes foram identificados inúmeros espaços livres públicos provenientes do alargamento de determinados cruzamentos através da criação de esquinas chanfradas ou recortadas em ângulos de 90°. Tais espaços foram classificados como **largos** (figura 101), e por sua posição no sistema viário, provavelmente seriam formulados com pequenos canteiros gramados, semelhantes a rotundas, podendo contar com algumas árvores isoladas. Quando posicionados em eixos viários de maior fluxo, a função dos largos seria dar

destaque às edificações das esquinas e ao sistema viário, assinalando a hierarquia viária. Quando localizados em vias de menor fluxo de caráter residencial, os largos poderiam servir como espaços de encontro da população ou pequenos recantos adequados à escala do bairro.

De toda maneira, a distribuição de grande quantidade de espaços desse tipo no anteprojeto surpreende e faz questionar se a proposição foi feita de maneira exagerada, sem considerar a demanda. É importante ter em mente que os largos tradicionais do tecido urbano do Recife – Largo da Encruzilhada, Largo da Madalena (atual Praça Solange Pinto Melo) e o Largo Nossa Senhora da Paz, por exemplo – se constituem como espaços estruturais da malha urbana, que demarcavam eixos de relevância comercial que até hoje se constituem como núcleo de seus bairros. Nesse sentido, cabe questionar até que ponto a disseminação de largos é favorável a estruturação do tecido urbano.

Figura 101 - Recorte de detalhe com os largos no Anteprojeto de Figueiredo de 1932.



Fonte: Autora.

Os espaços vegetados mais exuberantes na proposta de Figueiredo são os **bosques**. Segundo o arquiteto, a cidade do Recife contava com inúmeros espaços vegetados, no entanto “quasi todos privados, constituindo sítios, chacaras e quintais particulares”, ao caminhar pela cidade era possível “encontrar a maioria das ruas sem nenhuma arborização” (DIÁRIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934). Portanto, na visão de Figueiredo era necessário criar jardins públicos para o lazer da grande massa da população, tanto no centro como na periferia da cidade. A distribuição dos espaços livres públicos arborizados seguia o critério econômico, nas palavras de Figueiredo, “procuramos sempre estilizar as áreas ainda não beneficiadas, afim de que as desapropriações não fossem vultosas” (DIÁRIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934).

Sendo assim, Figueiredo propôs a criação do **Bosque de Dois Irmãos**, que não aparece na planta do anteprojeto que dispomos, porém é sinalizado pelo autor na descrição no Diário da Manhã de 24 de junho de 1934. Figueiredo diz a respeito do Bosque de Dois Irmãos que “A abundância de sua vegetação, o pitoresco dos acidentes topográficos que fazem surgir aspectos variados da natureza e a tranquilidade repousante dos seus lagos, poderão transforma-lo num dos parques mais belos do Brasil” (DIÁRIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934).

Conforme Figueiredo, “O principal parque que creamos na zona central é aquele a que denominamos a cortina verde da cidade. Ele se desenvolverá de ambas as margens do canal que partindo do Derbi desembocará na bacia de Santo Amaro” (DIÁRIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934). De acordo com o arquiteto, a construção de um espaço vegetado tão extenso seria viabilizada devido a escolha de terrenos “de pouco custo porque se encontram em zonas baixas condenadas para a edificação”, além de serem em sua maioria, terrenos da marinha, “só terá a cidade de despesa a indenização de bemfeitorias que houver sobre os terrenos, o que não existe quase” (DIÁRIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934).

O **Bosque Cortina Verde** (nº 25) seria então construído ao longo do **Canal de articulação Paissandu-Santo Amaro** (nº 30), saneando áreas alagadas presentes na Planta da Cidade de 1932, numa proposta semelhante a sugerida por Saturnino de Brito em 1917. Segundo Figueiredo:

Este bosque, pela sua disposição e extensão separará a zona de comercio permitido da zona essencialmente residencial e será recreio de todos os bairros que convergem para as proximidades do seu desenvolvimento. Resumindo: será um bosque de pouco custo e além de constituir um recreio necessario á saúde do publico no centro da cidade, constituirá um dreño que saneará uma zona populosa que neste momento soffre os males resultantes do abandono higiênico em que se vive atualmente o canal e as terras marginais. (DIÁRIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934)

Cabe destacar que Figueiredo utiliza os termos parque e bosque como sinônimos para designar a proposta. Em se tratando da composição paisagística, o tipo parque acentua a função social e a presença de equipamentos de suporte à atividade recreativa. Na medida em que o tipo bosque enfatiza a presença do componente vegetal, podendo se configurar como um espaço de reserva ambiental onde é permitido realizar caminhadas e passeios, mas que não apresenta a variedade de equipamentos recreativos que normalmente existem no parque. Considerando que Figueiredo não chegou a detalhar o projeto desses espaços, optamos por aderir ao termo bosque, que é utilizado mais vezes pelo arquiteto para espaços livres públicos projetados semelhantes ao Cortina Verde.

No anteprojeto de 1932, o Bosque Cortina Verde se configura como um cinturão vegetado, que pode ser acessado pela população dos bairros comerciais ao leste: Paissandu,

Ilha do Leite, Coelhos, Boa Vista e Santo Amaro e dos bairros residenciais ao oeste: Derby, Capunga, Espinheiro, Aflitos, Encruzilhada e Campo Grande. Tal bosque incorpora o Parque Amorim e está articulado ao Parque do Derby inaugurado em 1925. Dessa maneira, o bosque se constitui como o espaço livre público de caráter de mancha de nível hierárquico mais alto, assim como o Canal articulação Paissandu-Santo Amaro é o principal espaço livre público de caráter linear.

O traçado desse canal se assemelha ao proposto por Saturnino, uma vez que propõe a construção de um trecho de canal nos alagados próximos ao Cemitério Público de Santo Amaro, no entanto, se estende para desaguar na Paissandu e na área de Santo Amaro próxima a Fábrica Tacaruna. No anteprojeto também é possível verificar a presença do **Canal de articulação Bonghi-Zumbi** (nº 48) e do **Canal de articulação Madalena-Cordeiro** (nº 34). No Diário da Manhã de 13 de julho de 1933, o engenheiro José Candido relembra o Projeto de Melhoramentos desenvolvido por Brito em 1917 e diz que Nestor Figueiredo tem conhecimento do projeto e que irá incorporar a rede de canais à sua proposta.

Embora Figueiredo anuncie no Diário da manhã de 18 de fevereiro de 1932 que estava elaborando uma proposta que “Em torno dos seus canaes principaes, há sempre uma vasta zona de verdura”, não encontramos mais nenhuma descrição que faça referência à existência de bosques ou espaços ajardinados no entorno dos dois canais da porção oeste da cidade. Também não ficou claro se as avenidas laterais a estes canais são arborizadas por canteiros enfileirados, solução adotada por Brito em 1917.

Figueiredo também propôs a criação do **Bosque dos Coelhos** (nº 17), no setor comercial, próximo ao núcleo central da cidade. Conforme Figueiredo, esse bosque seria o centro de recreio e repouso da população dos bairros de Santo Antônio, São José e Boa Vista, causando o saneamento de áreas insalubres, substituindo “uma zona miserável de mucambos onde vive uma parte da população abandonada de assistência moral e higiênica” (DIÁRIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934). As condições de desapropriação dos terrenos seria semelhante condições do Bosque Cortina Verde, visto que se situava em terrenos alagados de propriedade da marinha. A posição do Bosque nas águas do rio Capibaribe era o motivo de sua beleza, na visão de Figueiredo:

A linda posição da ponta de terra que avança sobre o Capibaribe, forçando as suas aguas ao desvio de uma curva graciosa estava naturalmente indicada para construir uma das reservas verdes da cidade. E ao mesmo tempo em que o Bosque dos Coelhos será um centro magnifico de recreio publico, por entre as suas arvores serão construídos pavilhões para as exposições permanentes e as feiras anuais. Situado á beira de um rio, a iluminação feerica dos dias festivos encontrará no espelho dagua natural que o envolverá um esplendido motivo de maior beleza feerica. (DIÁRIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934)

No setor residencial, próximos as águas, Figueiredo sugere a criação do **Bosque do Capibaribe** (n° 43): “A’ margem do rio Capibaribe e na altura da Torre de um lado a Casa Forte do outro, localizamos também alguns bosques que acompanharão as curvas do rio e incorporados a este serão lindos pontos de recreio para pic-nics e diversões aquáticas” (DIARIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934). Esse bosque beneficiaria os bairros da Torre, Casa Forte, Casa Amarela, Cordeiro, Poço da Panela e outros que arrabalde das proximidades. O aproveitamento dessas curvas do rio para a criação de um espaço livre público vegetado havia sido sugerida por Saturnino de Brito em 1917.

Nesta área à noroeste do rio Capibaribe, Figueiredo propôs a construção de diversas **pontes**, permitindo uma melhor costura entre as duas margens do rio e criando diversos espaços livres públicos nas extremidades das pontes, que poderiam ser aproveitados como mirantes para contemplar as águas.

No setor residencial próximo da periferia da cidade, Figueiredo propôs a criação do **Bosque do Bongi**, “situado para cima da estrada do Bongi, entre a Avenida Caxangá e a Avenida projetada que ligará a grande praça do Zumbi com o Giquiá” (DIARIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934). Não foi possível precisar a localização desse bosque, o que se sabe é que na concepção de Figueiredo, a construção desse bosque seria necessária apenas quando as ocupações residenciais se estendessem para além do bairro da Madalena. Segundo o arquiteto, esse bosque será “um centro de recreio necessário á zona urbana e nele deverão ser instalados campos esportivos para recreio e exercício físico da população que residindo distante da zona central não poderá naturalmente procurar os parques da primeira zona” (DIARIO DA MANHÃ, 24 de junho de 1934).

O anteprojeto de 1932 elaborado por Figueiredo recebeu inúmeras críticas, o engenheiro José Estelita foi um dos que se posicionou contra a proposta, devido a falta de um plano econômico e financeiro e de um plano de ação para execução das proposições (DIARIO DA MANHÃ, 27 de julho de 1934). No Diário da Manhã de 22 de julho de 1934, o arquiteto Heitor Maia Filho expõe sua opinião contrária a aprovação do anteprojeto de Figueiredo de 1932, destacando os custos de desapropriação de imóveis para o alargamento de inúmeras avenidas e ruas. Um dos aspectos mais contundentes na fala de Maia Filho é a constatação de que a proposta de Figueiredo foi fruto de um estudo superficial do tecido urbano preexistente:

Accresce ao gravissimo erro logico e tecnico de não fazer preceder o trabalho graphico do necessario “survey”, erro tão bem apontado pelos urbanistas

professores Prestes Maia e Washington de Azevedo, que o architecto Nestor de Figueiredo no seu ante-projecto destroe os seguintes edificios publicos e historicos: Bibliotheca Publica, Necroterio, Forno de incineração do Pombal, Mercado da Encruzilhada, cemiterios de Casa Amarella e dos Inglezes, Hospitaes Oswaldo Cruz e o de Doenças Nervosas e Mentaes (Tamarineira), Faculdade de Medicina, Escola Technico Profissional Masculina, Fabricas de Tecidos da Torre e Tacaruna, as Igrejas dos Martyres e a do N. Senhora da Saude no Poço, os monumentos historicos Cruz do Patrão, Forte do Buraco e Arrayal velho. Tambem foram mutiladas as officinas e depositos da P.T.P.C. de Santo Amaro, Fernandes Vieira, João Alfredo e Giquiá, sem que ao menos, no seu relatorio, justifique a necessidade de assim proceder. (DIARIO DA MANHÃ, 22 de julho de 1934, grifo nosso)

Não se sabe ao certo se todas essas edificações seriam demolidas ou se Figueiredo não as desenhou por alguma outra razão, a questão é que de fato podemos verificar na planta do anteprojeto de 1932 a ausência de espaços primordiais para a cidade, como por exemplo o Forte das Cinco Pontas e seu Largo, o Forte do Brum e seu Largo e a Ponte do Limoeiro. De maneira geral, o tecido urbano preexistente foi traçado de maneira tão regular que é difícil distingui-lo com clareza, à exemplo do eixo viário da Avenida Norte, totalmente retificado.

Em alguns casos, a proposta de Figueiredo alterou completamente o traçado anterior, destruindo as referências espaciais conhecidas, como no caso do alargamento do Largo da Encruzilhada, que realmente só seria alcançado com a demolição do Mercado da Encruzilhada anunciada por Maia Filho. Na compreensão de Moreira (2004, p. 362), a demolição das preexistências era uma postura incomum visto que Figueiredo tinha sido formado na Escola Nacional de Belas Artes e se constituiu como defensor do neocolonial.

Conforme Outtes (1997, p. 120), a maioria dos membros da Comissão do Plano da Cidade se posicionou pela aprovação do anteprojeto, mesmo que houvesse uma série de ressalvas e modificações. José Estelita é um dos que se posiciona de forma contrária à aprovação. A Comissão também leva em consideração os pareceres dos urbanistas Prestes Maia e Washington de Azevedo (DIARIO DA MANHÃ, 15 de outubro de 1932). Segundo Outtes (1997, p. 113), a grande crítica dos urbanistas se referiu a superficialidade da pesquisa sobre os dados da cidade, do chamado “*survey*”.

6.3 A orientação de Atílio Corrêa Lima (1936)

A participação de Corrêa Lima no debate sobre o planejamento do Recife se iniciou por ocasião da avaliação das propostas elaboradas por Figueiredo em 1934. Conforme Outtes (1997, p. 129), no ano de 1934 a gestão de Antônio de Góes na prefeitura se encerrou e seu substituto foi o então Diretor de Obras Públicas do Estado, João Pereira Borges, que atuou até o ano de

1937. Durante a nova gestão, Corrêa Lima foi convidado pelo prefeito do Recife para fazer um parecer técnico que foi publicado na imprensa local.

Attílio Corrêa Lima (1901-1943) se inscreveu em 1919 como aluno livre na Escola Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro e recebeu o diploma de engenheiro-arquiteto em 1925, conforme Leme (1999, p. 496). frequentou cursos de escultura, pintura, gravura e arquitetura, e também era considerado paisagista por ter realizado alguns projetos de jardins privados e públicos⁶⁹. Segundo Diniz (2007, p. 47), um de seus primeiros projetos profissionais foi a participação no concurso público para ajardinamento da ponta do Calabouço no Rio de Janeiro, no qual se classificou em segundo lugar.

Em 1927 conquistou um prêmio de Viagem à Europa e foi se especializar em urbanismo no *Institute d'Urbanisme de l'Université de Paris* (IUUP), se diplomando em 1930. Sua tese de conclusão de curso denominada *Avant-projet d'aménagement et extension de la ville de Niterói-au-Brésil* foi publicada em 1932, com prefácio do urbanista francês Henri Prost. Conforme Diniz (2007, p. 47), durante o período que morou na França, Corrêa Lima trabalhou no ateliê de Agache, no período em que este realizava os planos de remodelação para o Rio de Janeiro.

De acordo com Azevedo e Costa (2013, p. 65), sua tese de doutorado refletia muitos dos princípios do urbanismo desenvolvidos pelos professores do IUUP. A tese teve pouca divulgação no Brasil da época, mas as formulações práticas de Corrêa Lima nos planos e projetos que sucederam esta experiência permitiram o desenvolvimento e a reinterpretação de seus princípios. Ao voltar ao Brasil, Corrêa Lima recebeu a primeira encomenda como urbanista em 1932, para o desenvolvimento da cidade planejada de Goiânia. Após a entrega dos planos de Goiânia em 1935, ele atuou na remodelação urbanística do Recife e logo depois, elaborou os estudos preliminares para a Cidade Operária de Volta Redonda em 1941.

Além dessas propostas, segundo Leme (1999, p. 496), Corrêa Lima também elaborou o projeto arquitetônico da estação de passageiros do cais do porto do Rio de Janeiro, o Plano para os conjuntos residenciais Várzea do Carmo e Heliópolis, ambos em São Paulo e o Plano Regional de Urbanização do Vale do Paraíba, no estado do Rio de Janeiro. Portanto, sua experiência se caracteriza por uma produção variada, no campo da arquitetura, paisagismo e urbanismo. Logo no início de sua carreira, Corrêa Lima teve contato com a arquitetura

⁶⁹ Conforme Diniz (2015, p. 333), Corrêa Lima atuou como paisagista desenvolvendo estudos para a Granja Comary em Teresópolis (1939), a reforma dos jardins do Palácio Itaboraí em Petrópolis (1939), os jardins da residência do conde Francisco Matarazzo Júnior na Avenida Paulista (1939) e da residência de Roberto Marinho no Cosme Velho no Rio de Janeiro (1940).

tradicional brasileira a partir do movimento neocolonial, assim como se deparou com a arquitetura moderna internacional, tendo inclusive participado como ouvinte do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) (DINIZ, 2007, p. 47).

Um aspecto que chama a atenção na trajetória de Corrêa Lima é o fato de ter uma formação direcionada ao urbanismo, desenvolvida a partir do contato direto com os urbanistas franceses que vinham investindo no desenvolvimento de metodologias e proposições baseadas em uma visão técnica e científica. A visão sistemática e a influência francesa podem ser vislumbradas ao analisar as proposições de Corrêa Lima em sua tese e nos planos para as cidades de Goiânia e Recife.

6.3.1 As formulações de Atílio Corrêa Lima em debate

No Brasil, respaldado pelo prestígio do diploma do IUUP, Corrêa Lima foi convidado pelo governador para elaborar o plano da nova capital do Estado de Goiás, a cidade de Goiânia. Segundo Vieira (2011, p. 54-55), o plano de Goiânia foi concebido entre os anos de 1933 e 1934 e foi entregue ao interventor Pedro Ludovico Teixeira em 1935. Na compreensão do urbanista, a capital precisava de uma imagem de imponência monumental, que seria alcançada pela concepção da Praça Central, que era o “elemento urbano mais importante [...] foco privilegiado das perspectivas engendradas pelas principais vias traçadas – avenidas Goiás, Tocantins e Araguaia” (VIEIRA, 2011, p. 57).

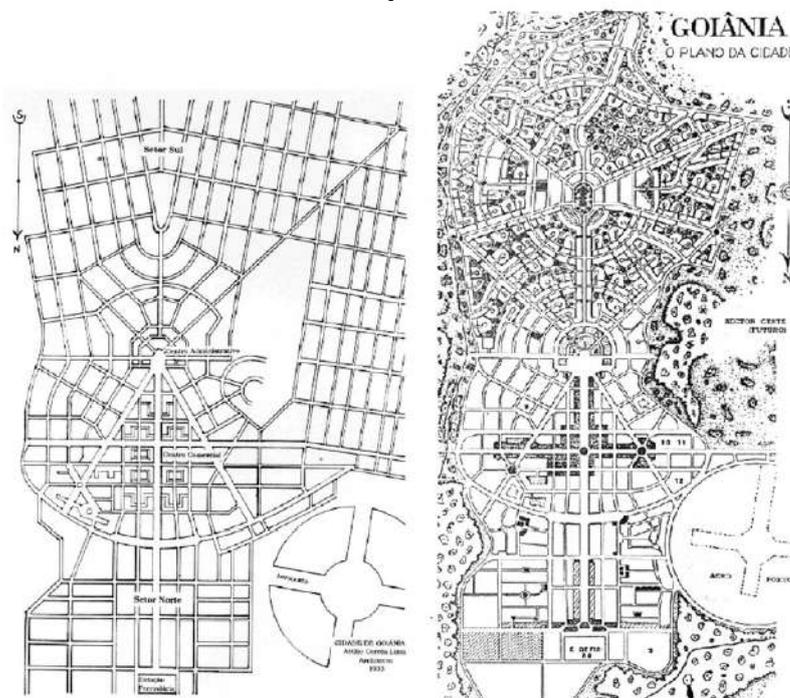
A escolha pela composição de uma praça para a qual converge o traçado das avenidas circundantes, formulada como centro administrativo e cívico, afirma a influência francesa pela geometria das avenidas, da praça e a solução artística das avenidas arborizadas. De acordo com Vieira (2011, p. 59), a atenção do urbanista à inserção da arborização urbana leva a introdução de canteiros com árvores frondosas que acabam por fechar a perspectiva, enfatizando mais o cenário pitoresco do que o monumental. Conforme Diniz (2007, p. 125), o urbanista indica a construção de diversos espaços livres públicos, como praças, *playgrounds*, áreas esportivas e parques. Destes, se destacavam o Parque Paineira e o Parque dos Buritis em terrenos próximos às áreas residenciais, além de parques lineares criados ao longo das margens dos córregos com o objetivo de preservar as matas ciliares.

O traçado urbano do plano de Goiânia, segundo Diniz (2007, p. 122), segue a configuração da topografia do terreno, criando ruas com inclinações suaves, de modo a atenuar os problemas causados pela ocorrência de chuvas periódicas e abundantes. As ruas de maior

declive eram justamente as ruas de maior nível hierárquico – avenidas Pedro Ludovico, Anhaguera, Araguaia e Tocantins – que dispunham de canteiros gramados para absorção das águas pluviais. Além de dar atenção à drenagem das águas pluviais, Corrêa Lima também se preocupa com as águas servidas e o esgotamento sanitário, estabelecendo a criação de emissários em talwegues nos córregos (DINIZ, 2007, p. 122).

Durante a elaboração do plano, Corrêa Lima também esteve comprometido com o ensino da disciplina de Urbanismo na Escola Nacional de Belas Artes, posição que foi conquistada com dificuldade e na qual permaneceu até 1937 (VIEIRA, 2011, p. 54). Após a entrega do plano, Corrêa Lima decidiu retornar ao Rio de Janeiro em função das suas atividades acadêmicas, não participando assim, da execução das obras. Segundo Vieira (2011, p. 61), o engenheiro Armando de Godoy, que havia colaborado no início da elaboração do plano, assumiu o cargo de consultor técnico dos construtores de Goiânia, os irmãos Coimbra Bueno. O plano elaborado por Corrêa Lima acabou por ser modificado, Godoy investiu numa composição inspirada nas cidades-jardins para as residências da porção sul do plano, traçando ruas em *cul-de-sac*⁷⁰ (figura 102). O traçado executado foi aquele idealizado por Godoy.

Figura 102 - Comparação entre o plano para Goiânia de Atílio Corrêa Lima à esquerda e de Armando Godoy à direita.



Fonte: Ackel, 2007.

⁷⁰ Conforme Vieira (2011, p. 63), o traçado foi baseado na cidade de Radburn, projetada por em 1928 por Clarence Stein e previa a ocupação da zona residencial sul de Goiânia com habitações unifamiliares para a população de alta renda.

No ano de 1935, Corrêa Lima visita o Recife tendo em vista o pedido de elaboração de um parecer sobre as formulações de Figueiredo. Em matéria do Diário da Manhã de 12 de março de 1935, o urbanista reintera o argumento dos outros pareceristas, dizendo que “Qualquer estudo de urbanismo cujas bases não estejam solidamente presas à realidade dos factos, pode ser considerado como simples divagação” (DIARIO DA MANHÃ, 12 de março de 1935). Ao discutir a abordagem de Figueiredo, Corrêa Lima diz:

Sem ferirmos aos meritos do architecto autor do ante-projecto de remodelação do Recife, queremos aqui criticar apenas a feição architectonica, dada ao seu trabalho, fugindo à norma aconselhavel para essa ordem de estudos. Um plano de urbanismo, por principio muito difere de uma concepção architectonica, porque enquanto que aquelle exige para a sua realização um estudo acurado de todos os problemas urbanos e a mais precisa observação local, este é susceptivel de idealizações as mais diversas. O architecto pode dentro de certos limites divagar, porque encara os problemas em synthese, mas o urbanista tem que ser preciso, justo, analysta, muitas vezes agindo contra as suas proprias tendencias, para chegar a resultados positivos. (DIARIO DA MANHÃ, 12 de março de 1935)

Corrêa Lima se posiciona como um urbanista interessado em “resolver cada caso particular e cada um em relação a todo”, destacando a visão mais ampla e sistêmica, preocupada com o conjunto urbano.

Conforme Outtes (1997, p. 129-130), antes mesmo de Corrêa Lima ter elaborado seu parecer técnico, é divulgada na imprensa a notícia de que o governador não havia aprovado o decreto municipal que criava a Comissão do Plano da Cidade promulgado três anos antes, o que inviabilizava a atuação da comissão. Os pareceres negativos de Washington Azevedo e Prestes Maia se somaram as colocações de Corrêa Lima contrárias às proposições de Figueiredo, motivando a desaprovação do anteprojeto de Figueiredo. Segundo Pontual (2008, p. 181-182), em 1935, a aprovação do plano foi revogada e a comissão⁷¹ foi extinta, sendo anulados todos os seus atos, sob a alegação de que esta havia ultrapassado os limites de sua finalidade.

Neste mesmo ano, Corrêa Lima firma um contrato com a prefeitura para elaboração do projeto de remodelação do bairro de Santo Antônio e plano geral da cidade a ser entregue em um prazo exíguo (OUTTES, 1997, p. 133). A contratação do urbanista gera polêmica e motiva uma série de entrevistas e embates com o arquiteto Figueiredo. Segundo Outtes (1997, p. 136), apesar das polêmicas, as obras de remodelação do bairro de Santo Antônio prosseguem.

⁷¹ Em matéria do Diário de Pernambuco de 12 de março de 1935, intitulada “O plano de remodelação do Recife”, os membros da Comissão do Plano da Cidade declaram ter cumprido suas atribuições, rebatendo as críticas e justificativas para a extinção da comissão.

Neste período, o Recife passava por um movimento particular motivado pela contratação do arquiteto Luiz Nunes (1908-1937) pelo governo do Estado para assumir a direção da Seção Técnica de Engenharia e Arquitetura em 1934. Conforme Ackel (2007, p. 158), em agosto de 1935 Luiz Nunes criou a *Directoria de Architectura e Construção* (DAC), que tinha entre seus membros o engenheiro Joaquim Cardozo (1897-1978) e o paisagista Burle Marx (1909-1994). Após ter sido acusada de ser um reduto de comunistas e ter passado por um período de repressão com a demissão voluntária de Luiz Nunes a diretoria foi reorganizada e passou a ser chamada de *Directoria de Architectura e Urbanismo* (DAU), reunindo o antigo grupo de membros e inserindo a elaboração de planos urbanísticos em suas atribuições a partir de 1936.

De acordo com Ackel (2007, p. 160), a expansão das atribuições da DAU causou a contratação de novos funcionários, dentre eles dois arquitetos do Rio de Janeiro: João Corrêa Lima, primo de Atílio Corrêa Lima e indicado por este, e Fernando Saturnino de Brito. Sabe-se que a equipe técnica do DAU trabalhou intensamente entre os anos de 1936 e 1937 e o urbanista Corrêa Lima esteve em contato com este grupo de profissionais, que se constituíram como pioneiros do modernismo no Brasil. No mês de novembro de 1937 a diretoria foi praticamente extinta na ocasião do golpe do Estado Novo.

Cabe também ressaltar que em 1936 foi criado o Regulamento de Construções a partir de estudos realizados pelo Clube de Engenharia e de sugestões de Corrêa Lima, conforme Outtes (1997, p. 143), o regulamento se constitui como um documento importante na legislação urbanística da cidade. Foi estabelecido um zoneamento para a cidade, dividida em principal, urbana, suburbana e rural. Para cada zona foram definidos parâmetros com usos permitidos, proibidos e tolerados, bem como taxas de ocupação e gabaritos de altura específicos. Segundo Outtes (1997, p. 143), embora o documento assinale a participação de Corrêa Lima em sua formulação, existem pontos de incompatibilidade entre o regulamento e as proposições de zoneamento do plano geral desenvolvido por Corrêa Lima para o Recife.

Em março de 1936, Corrêa Lima apresentou o Plano de Remodelação do bairro de Santo Antônio, de acordo com Outtes (1997, p. 138), a proposta era bem mais econômica do que a de Figueiredo e poderia ser executada imediatamente. O urbanista considerou o valor das edificações a serem demolidas e procurou projetar de modo a evitar desapropriações onerosas. No plano para Goiânia, o urbanista recorreu a uma composição monumental, mas as proposições para o Recife tiveram um viés mais prático e econômico, além de ter considerado a conservação do tecido urbano tradicional. É possível que essa postura tenha sido influenciada

pelo forte debate tradicionalista dos intelectuais do Recife, assim como pela leitura que fez dos pareceres da comissão e de outros especialistas. Nas palavras de Andrade (2003, p. 361):

[..] Atílio Corrêa Lima, em matéria de urbanismo, não se deixou dominar por obsessões de especialista. Posto que fosse muito explicável impor-se à sua inteligência e à sua sensibilidade o empenho vigoroso de remodelar o traçado confuso e dispersivo das nossas cidades, segundo um critério mais racional e moderno, ele manifestou, desde o início de sua atividade de especialista, o maior escrúpulo em não prejudicar a feição característica e espontânea das formações urbanas de nosso país. Desde os primeiros planos que elaborou como urbanista, pouco depois de regressar de sua prolongada permanência de estudos no estrangeiro, aquele escrúpulo se fez sentir nos seus trabalhos.

6.3.2 Projeto de sistema de parques

Corrêa Lima apresentou o anteprojeto do “Plano de Remodelação Geral do Recife” (figuras 103 e 104) em agosto de 1936, em solenidade realizada no Teatro Santa Isabel, no jornal Diário da Manhã de 30 de agosto de 1936, é possível ver diversas fotos da sua apresentação, assim como de plantas e perspectivas elaboradas pelo urbanista. Em matéria do Diário da Manhã ele esclarece que “A função do urbanista é a de coordenar e harmonizar as tendências particularistas de cada especialidade, para um fim comum”, na sua compreensão o anteprojeto deveria “fixar em linhas gerais as conclusões tiradas do “survey” e submettel-a a critica, em cada uma das suas especialidades” (DIÁRIO DA MANHÃ, 12 de março de 1935).

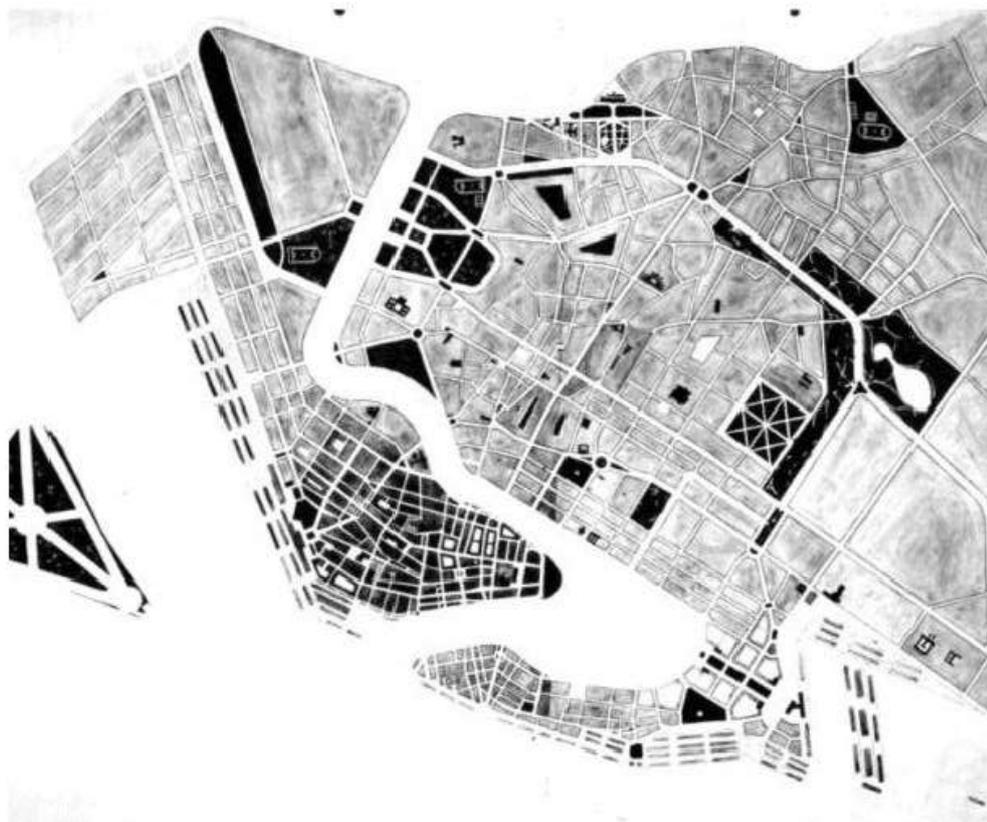
Nota-se o interesse do urbanista em projetar a partir de um estudo aprofundado do existente e considerando o debate com especialistas de cada uma das particularidades que envolvem o desenvolvimento da cidade, o urbanista seria responsável por uma visão de conjunto articuladora das especialidades. Segundo Ackel (2007, p. 173), Corrêa Lima defendia a realização de um plano realista, passível de ser executado considerando as possibilidades financeiras do município e período de trabalho de administração por um único prefeito. Desse modo, as soluções adotadas não tem um caráter monumental ou muito rebuscado e dispendioso, mas um viés prático, adaptado ao tecido urbano tradicional existente.

Figura 103 - Anteprojeto do Plano de Remodelação Geral do Recife de Atílio Corrêa Lima de 1936.



Fonte: Baltar, 2000.

Figura 104 - Detalhe do anteprojeto do Plano de Remodelação Geral do Recife de Atílio Corrêa Lima de 1936.



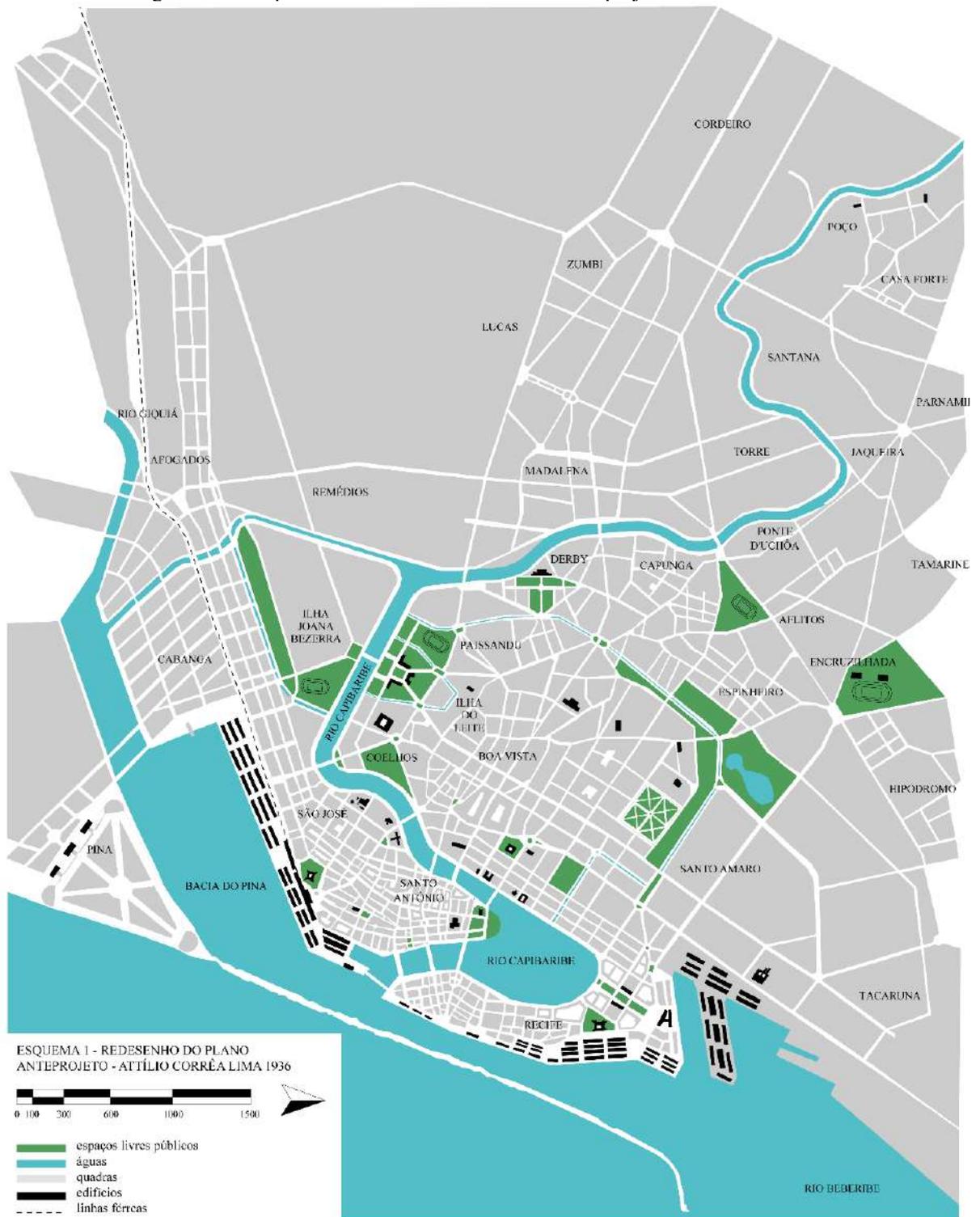
Fonte: Pontual, 2008.

Como suporte à análise, o esquema 1⁷² (figura 105) foi elaborado a partir do redesenho das plantas do anteprojeto, constando o nome dos bairros, as águas, o traçado de quadras, os espaços livres públicos, os edifícios e a linha férrea traçadas por Corrêa Lima. No esquema 2 (figura 106) foram demarcados todos os espaços livres públicos⁷³ do plano identificados na pesquisa através da interpretação dos documentos gráficos e textuais. No esquema 3 (figura 107) os espaços livres públicos foram divididos em espaços propostos e espaços existentes, foi conveniente fazer a mesma distinção com relação aos edifícios presentes no plano. O esquema 4 (figura 108) apresenta a divisão entre os espaços livres públicos de caráter linear e os de caráter de mancha. No esquema 5 (figura 109), os espaços livres públicos são identificados a partir dos tipos.

⁷² Para mais informações sobre a elaboração dos esquemas voltar ao ponto 3.3. no capítulo 3.

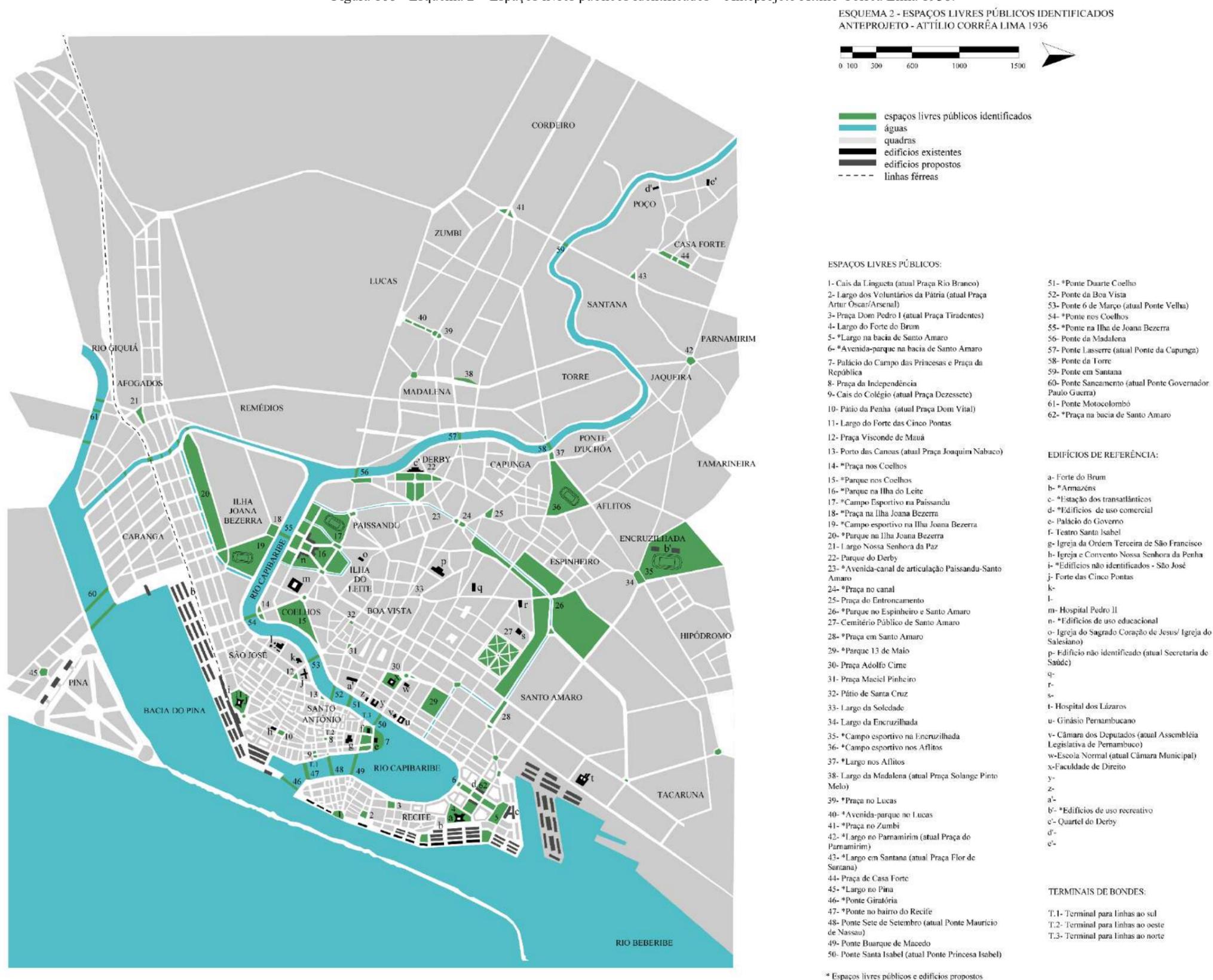
⁷³ Para facilitar a análise, os espaços livres públicos identificados na pesquisa que não foram nomeados pelo autor do plano foram aqui denominados considerando seu tipo e sua localização, são eles: Largo na bacia de Santo Amaro, Avenida-parque na bacia de Santo Amaro, Praça nos Coelhos, Parque nos Coelhos, Parque na Ilha do Leite, Campo Esportivo na Paissandu, Praça na Ilha Joana Bezerra, Campo esportivo na Ilha Joana Bezerra, Parque na Ilha Joana Bezerra, Canal de articulação Paissandu-Santo Amaro, Praça no canal, Parque no Espinheiro e Santo Amaro, Praça em Santo Amaro, Parque 13 de Maio, Campo esportivo na Encruzilhada, Campo esportivo nos Aflitos, Largo nos Aflitos, Praça no Lucas, Avenida-parque no Lucas, Praça no Zumbi, Praça no Parnamirim (atual Praça do Parnamirim), Largo em Santana (atual Praça Flor de Santana), Largo no Pina, Ponte Giratória, Ponte no bairro do Recife, Ponte Duarte Coelho, Ponte nos Coelhos, Ponte na Ilha de Joana Bezerra e Praça na bacia de Santo Amaro.

Figura 105 - Esquema 1 – Redesenho do Plano – Anteprojeto Atílio Corrêa Lima 1936.



Fonte: Autora.

Figura 106 - Esquema 2 – Espaços livres públicos identificados – Anteprojeto Atílio Corrêa Lima 1936.



Fonte: Autora.

Figura 107 - Esquema 3 – Espaços livres públicos existentes e propostos – Anteprojeto Atílio Corrêa Lima 1936.



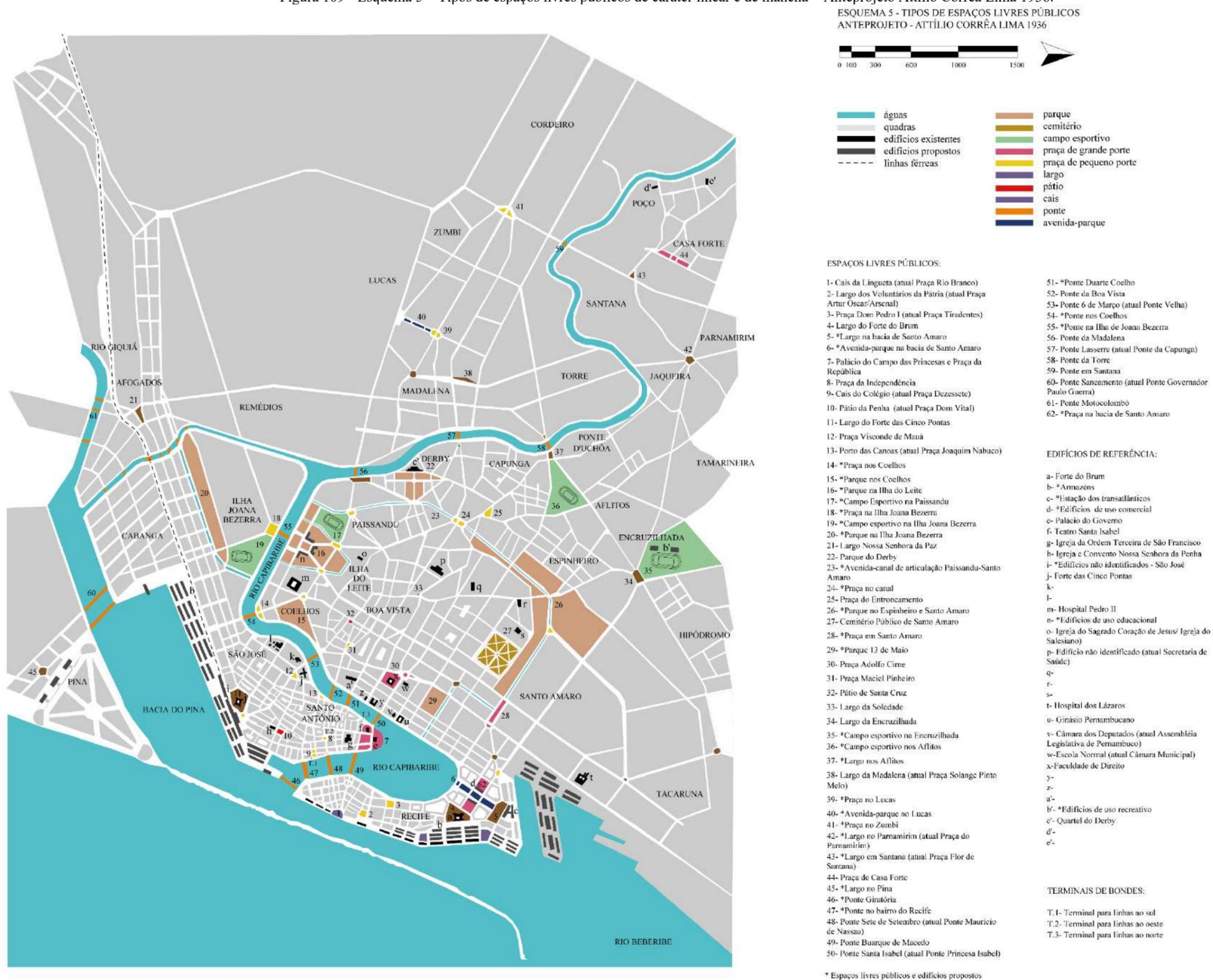
Fonte: Autora.

Figura 108 - Esquema 4 – Espaços livres públicos de caráter linear e de mancha – Anteprojeto Atílio Corrêa Lima 1936.



Fonte: Autora.

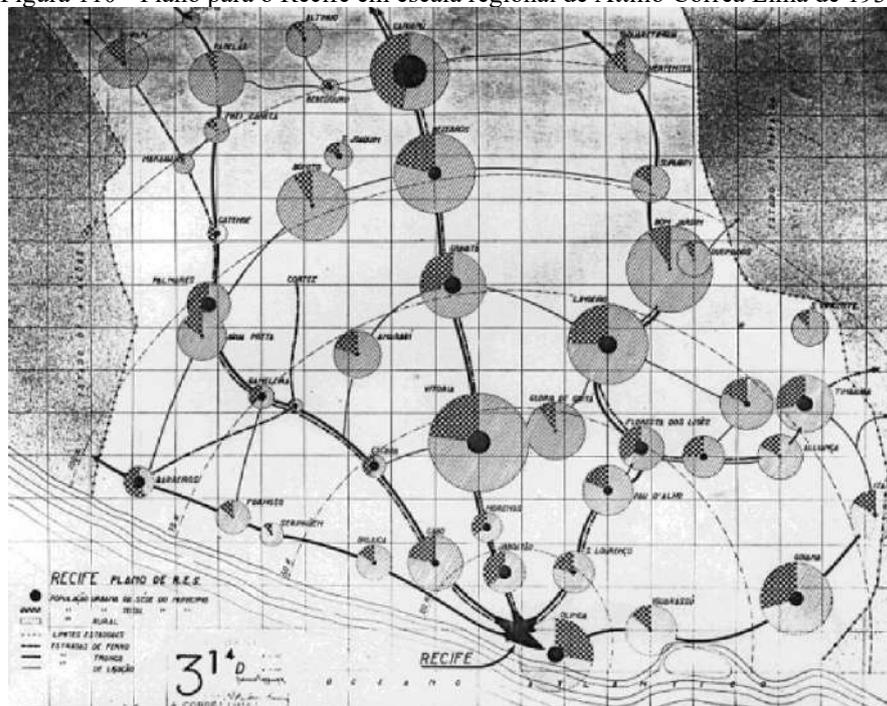
Figura 109 - Esquema 5 – Tipos de espaços livres públicos de caráter linear e de mancha – Anteprojeto Atílio Corrêa Lima 1936.



Fonte: Autora.

A metodologia de elaboração do anteprojeto contou com a realização de um diagnóstico, conforme Ackel (2007, p. 162), nas considerações iniciais o urbanista destacou as principais características da cidade, tendo em vista a situação geográfica, a topografia, a vegetação, as questões climáticas, a economia (função portuária e comercial), os sistemas de transportes e as ligações ferroviárias e rodoviárias. A preocupação com as relações regionais transparece na elaboração de uma planta esquematizada (figura 110), na qual segundo Ackel (2007, p. 162), aparece o Recife e mais 50 cidades, revelando dados populacionais e indicando as ligações ferroviárias existentes.

Figura 110 - Plano para o Recife em escala regional de Atílio Corrêa Lima de 1936.



Fonte: Ackel, 2007.

Corrêa Lima também levou em consideração o processo de ocupação da cidade, segundo Moreira (2004, p. 368-369), ele estudou o sítio de origem da cidade, a primeira ocupação portuguesa, o período de urbanização holandesa e o desenvolvimento seguinte, se esforçando em conhecer a estrutura da cidade. Na compreensão de Moreira (2004, p. 368-369), o urbanista tinha sido influenciado pelas ideias de Poéte e Agache e tentava desvendar a lógica de expansão da ocupação de modo a investigar em que medida essa história influenciava a estrutura existente. De acordo com Ackel (2007, p. 165), Corrêa Lima enfatiza os principais problemas encontrados. Referindo-se à situação fundiária, diz que a subdivisão da propriedade do solo não é baseada por um estudo específico ou legislação apropriada e que o aforamento dos terrenos

da marinha foi feito por partes, provocando uma ocupação fragmentada e um arruamento irregular e desconexo.

O diagnóstico realizado por Corrêa Lima permitiu encontrar os problemas, mas também as potencialidades do tecido urbano. Segundo Moreira (2004, p. 368-369), o urbanista interpretou que a lógica de expansão tentacular, a partir da ocupação dos terrenos laterais aos grandes eixos viários, deveria ser mantida. Sendo assim, Corrêa Lima decidiu por conservar a estrutura viária existente, trabalhando suas formas e linhas de modo encontrar uma expressão mais coerente e articulada para o tecido urbano. Propõe assim a criação de um sistema viário radial-perimetral, investindo na redução da convergência das vias para o centro da cidade e evitando desapropriações onerosas. O urbanista enfatiza a resolução do transporte público, como rede capaz de possibilitar a conexão entre as diferentes áreas da cidade, conectando o centro e os bairros, compreendidos como “núcleos satélites” (ACKEL, 2007, p. 166). Nas palavras de Corrêa Lima:

Os principaes objectivos do ante-projecto podem ser resumidos em poucas palavras. Precisamos desafogar a parte central para onde converge todo o transitio, os produtos e onde o trafego é notavelmente superior às regiões lateraes. Isto se conseguirá por um systema de vias parietais de modo a evitar o congestionamento do centro e estabelecer a união entre os diversos bairros sem affectar o centro da “urbe”. (DIARIO DA MANHÃ, 29 de agosto de 1936)

Corrêa Lima segue então a orientação de Saturnino de Brito, no sentido de aproveitar as linhas do tecido urbano que já estavam ocupadas e saneadas para incentivar a expansão do tecido urbano. Conforme Ackel (2007, p. 168), ele fez referência à Brito no início de um artigo na Revista Urbanismo e Viação de julho de 1940, onde dá explicações técnicas a respeito das proposições para o Recife. Na compreensão de Corrêa Lima, as vias radiais existentes já comportavam o sistema de transporte de bondes e a infraestrutura instalada corria em paralelo, sendo mais adequado manter essas conexões.

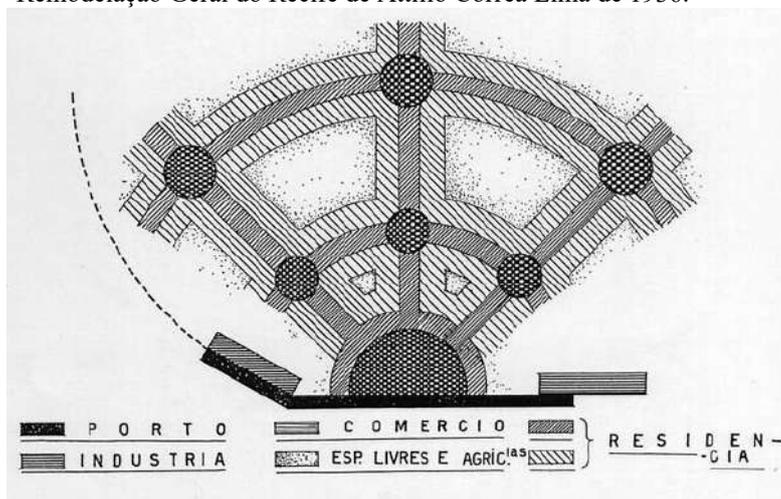
Ao dar parecer sobre o anteprojeteto desenvolvido por Figueiredo, Côrrea Lima critica a maneira como foram desenhadas as quadras, “Porque creou uma compacta rede de ruas, preenchendo os claros existentes, contrariamente á tendencia natural das cidades de se desenvolverem sob a forma tentacular” (DIARIO DA MANHÃ, 16 de março de 1935). Para o urbanista, Figueiredo não havia cogitado as linhas do sistema de transporte entre o centro e o interior da cidade e sua influência na ocupação do tecido.

Provavelmente por esse aspecto, Corrêa Lima opta por desenhar em suas plantas os eixos viários mais relevantes da malha urbana, principalmente no traçado dos arrabaldes da

Madalena, Remédios, Torre, Casa Forte, Afritos, Encruzilhada, dentre outros. Resultando na existência de quadras de maior dimensão nos espaços a serem ocupados e quadras de menor dimensão e mais detalhadas no tecido urbano ocupado e mais denso dos bairros do Recife, Santo Antônio, São José, Boa Vista, Coelhos, Santo Amaro e outros. Na sua compreensão, seria impossível determinar de maneira rígida todo o traçado da cidade, sendo relevante estruturar as grandes linhas, dando margem à uma ocupação mais orgânica e natural.

No anteprojeto, Corrêa Lima dividiu a cidade do Recife em seis zonas distintas: zona de comércio bancário, zona de comércio geral, zona portuária, zona industrial, zona residencial e zona de espaços livres (ACKEL, 2007, p. 172). A lógica do zoneamento (figura 111) considerava que as grandes vias, radiais e perimetrais, seriam ocupadas pelos usos principais, enquanto as áreas descampadas e alagadiças localizadas nos sítios intersticiais não deveriam ser edificadas. Para essas áreas, sobretudo nos arrabaldes, Corrêa Lima propõe a implementação de pequenas lavouras agrícolas para o abastecimento da cidade ou espaços livres públicos para recreação (ACKEL, 2007, p. 168). De acordo com Outtes (1997, p. 153), essa proposta denota a influência do modelo de cidade-jardim, pelo aproveitamento de áreas vegetadas para a criação de hortas e pequenas lavouras.

Figura 111 - Esquema gráfico do zoneamento funcional para o Anteprojeto do Plano de Remodelação Geral do Recife de Atílio Corrêa Lima de 1936.



Fonte: Moreira, 2004.

O uso bancário se espalhava em alguns trechos do bairro do Recife e do bairro de Santo Antônio e o comércio em geral se estendia entre os bairros do Recife, Santo Antônio, São José, Boa Vista e nos eixos viários do bairro do Pina, próximo ao aeródromo projetado (OUTTES, 1997, p. 152-153). Conforme Outtes (1997, p. 153), Corrêa Lima também previu a localização de pequenos comércios de interesse local nos arrabaldes, próximo a espaços livres públicos que

já atraíam esses usos, como por exemplo o Largo Nossa Senhora da Paz em Afogados, o Largo na Encruzilhada e o Largo da Madalena. Percebe-se que o urbanista tira partido dos usos já estabelecidos e não propõe um zoneamento funcional com zonas de grandes extensões e divisões rígidas, procurando distribuir os usos em zonas menores concordando com a lógica de hierarquia dos eixos viários e a presença dos espaços livres públicos.

A zona portuária ficava entre o porto e as zonas comerciais dos bairros centrais, enquanto a zona industrial, segundo Outtes (1997, p. 153-154), seria implantada numa extensa área de aterro projetada no Cabanga, estendendo-se até o bairro de Afogados. O estabelecimento da zona residencial também leva em consideração as conexões viárias, segundo Outtes (1997, p. 153), a zona de ocupação intensiva, de maior densidade construtiva, acompanha as grandes artérias e principalmente seus cruzamentos, permitindo a edificação de residências com mais de um pavimento. A zona de ocupação extensiva, destinada a construção de residências isoladas e esparsadas, seria localizada nas grandes faixas de terreno adjacentes às zonas intensivas das artérias viárias.

Attílio inclui a proposição de espaços livres públicos como parte do zoneamento. A zona dos espaços livres estava distribuída em diversos sítios da cidade, de acordo com Outtes (1997, p. 154). Nos arrabaldes, a presença de espaços vegetados seria alcançada pela própria composição dos loteamentos, com jardins e quintais abundantes. Por esta razão, os espaços livres públicos propostos por Corrêa Lima para a recreação da população se concentram nas zonas ocupadas por construções mais densas. Segundo Ackel (2007, p. 166), ao conhecer o Recife, Corrêa Lima se surpreendeu com a escassez da arborização do Recife. Para o urbanista, além do motivo ornamental, a vegetação se constituía como um precioso filtro à poeira das ruas.

A motivação principal para a implementação de espaços livres públicos por Corrêa Lima parece ser o aspecto sanitário e a preocupação com a saúde e o bem-estar da população, a opção pela implementação de **parques** e **campos esportivos** revela sua atenção ao uso recreativo. O principal parque da cidade, na visão do urbanista, seria o **Parque Dois Irmãos**, que iria abrigar um Jardim Botânico, um Jardim Zoológico e um centro de diversões (OUTTES, 1997, p. 154). Este parque não aparece no recorte enquadrado na planta que dispomos.

Outro espaço livre público relevante na proposta de Corrêa Lima é a **Avenida-canal de articulação Paissandu-Santo Amaro** (nº 23), que reforça a sugestão feita por Brito e acatada também por Figueiredo de tratar o córrego e as áreas alagadas entre os bairros do Derby, Espinheiro e Santo Amaro como um canal de drenagem à céu aberto. Tal canal desembocaria no bairro da Paissandu e em Santo Amaro na Rua da Aurora, sem se estender para a direção da

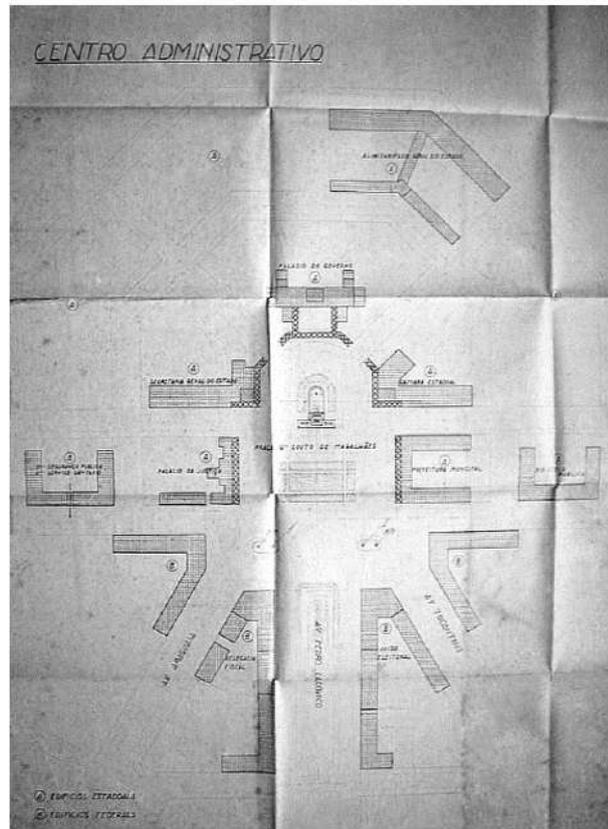
Fábrica Tacaruna. Conforme Outtes (1997, p. 154), avenidas arborizadas iriam acompanhar o traçado do canal.

Ao longo desta avenida-canal seria criado o **Parque no Espinheiro e Santo Amaro** (nº 26), articulado ao Parque do Derby e ao Parque na Ilha do Leite. Como afirma Outtes (1997, p. 154), a presença destes espaços livres públicos faria com que o bairro da Boa Vista fosse delimitado por espaços vegetados. Corrêa Lima optou por uma composição que aproveitava a extensão dos terrenos alagadiços e desocupados próximos ao Espinheiro para criar parques de maior extensão dos dois lados do canal, reservando uma porção do parque para a constituição de uma lagoa.

Sua composição se aproxima da elaborada por Brito em 1917 nos terrenos vegetados próximos ao Cemitério Público de Santo Amaro. Percebe-se que a composição do **Parque 13 de Maio** (nº 29) é diferente neste anteprojeto, sendo implementado numa quadra de forma retangular próxima a avenida-canal. Essa disposição provocaria ruptura entre os jardins da Faculdade de Direito e o parque, enfraquecendo a percepção de conjunto.

O **Parque na Ilha do Leite** (nº 16) seria conformado por grandes quadras de formas irregulares contornadas por um canal, com a presença de alguns edifícios construídos em suas bordas, voltados para o rio Capibaribe e em direção a **Ponte na Ilha Joana Bezerra** (nº 55) e a **Praça na Ilha Joana Bezerra** (nº 18), ambas projetadas por Corrêa Lima. A forma do parque e dos edifícios se assemelha ao conjunto desenhado para o Centro Cívico e Administrativo no plano de Goiânia (figura 112), com edifícios delimitando uma praça central seca sem vegetação e grandes superfícies gramadas no entorno das edificações. A composição monumental deste trecho do Recife iria compor o bairro universitário, segundo Outtes (1997, p. 155), os edifícios de uso educativo iriam se situar em meio a imensa área verde.

Figura 112 - Projeto do Centro Cívico com os edifícios públicos no plano de Goiânia de Atílio Corrêa Lima de 1935.



Fonte: Diniz, 2007.

No anteprojeto, Corrêa Lima propõe a existência de um **Parque nos Coelhos** (n° 15) em terreno próximo ao Hospital Dom Pedro II, apresentando a mesma ideia de Figueiredo de criar uma **Ponte nos Coelhos** (n° 54) conectando a área ao bairro de São José. Outtes (1997, p. 154) destaca ainda a existência de um **Parque na Torre** nas margens do rio Capibaribe, não foi possível identificar sua localização no anteprojeto.

Interessante a proposição de Corrêa Lima para a criação de um parque estadual nos terrenos do Arraial Novo do Bom Jesus, local de interesse histórico onde existiu o forte do Arraial Novo do Bom Jesus entre os anos de 1645 e 1654. O **Parque Estadual Arraial Novo** iria receber as grandes feiras periódicas, segundo Outtes (1997, p. 154), nas imediações seria reservada uma área para a construção de um grande cemitério. A preocupação com as relações regionais também transparece no discurso de Corrêa Lima ao lamentar a desconsideração da execução de um plano de remodelação para a cidade de Recife e Olinda como conjunto (DIARIO DA MANHÃ, 17 de março de 1935).

Um tipo de espaço livre público de caráter de mancha que tem destaque na proposição de Corrêa Lima é o **campo sportivo**. Sua atenção em proporcionar a realização de atividades físicas pela população o leva a distribuir diversos estádios e equipamentos esportivos em

quadras vegetadas no tecido urbano seguindo um raio de aproximadamente 2km de extensão do centro da cidade, conforme Outtes (1997, p. 154). Na planta presente no texto de Pontual (2008), é possível verificar o desenho dos estádios em linhas brancas sobre as áreas gramadas na cor escura.

A localização dos campos esportivos está associada às vias radiais, o que facilitaria o acesso a esses espaços livres públicos através do sistema de transporte. Conforme Outtes (1997, p. 150), uma das radiais se inicia no bairro de São José, passa pela **Ponte nos Coelhos** (nº 54) – atravessando uma praça de pequeno porte e o Parque nos Coelhos – seguindo para oeste, passando por diversas **praças de pequeno porte** na Ilha do Leite e na Paissandu, cruzando a Avenida-canal de articulação Paissandu-Santo Amaro e a Ponte da Madalena para desembocar na Rua Gomes Taborda, onde se localiza o hipódromo do Lucas, continuando na direção da Várzea. A entrada do hipódromo seria demarcada pela presença de uma **Avenida-parque no Lucas** (nº 40) com canteiros centrais e duas praças de pequeno porte.

Tal radial margeia o **Campo Esportivo no Paissandu** (nº 17), localizado em terreno adjacente ao Parque na Ilha do Leite. O campo contaria com um estádio universitário que daria suporte ao complexo universitário criado nas redondezas, assim como com uma área vegetada próxima ao rio Capibaribe. É possível que Corrêa Lima tenha desconsiderado o traçado da Praça Chora Menino, que fica nas proximidades, uma vez que ela não está demarcada na planta.

Outra radial conectaria o eixo viário correspondente a atual Rua João Lira e Rua Visconde de Suassuna em Santo Amaro, cortando o canal na região do Espinheiro, passando pelo **Campo Esportivo nos Aflitos** (nº 36) para chegar a uma praça de pequeno porte projetada em frente a Ponte da Torre. Deste ponto a radial passaria pelo bairro da Torre e seguiria por uma avenida projetada paralela ao traçado da avenida Caxangá. O Campo Esportivo nos Aflitos acomodaria o estádio estadual, tendo sido proposto em uma área de baixo.

Segundo Outtes (1997, p. 151), o trecho da antiga linha férrea do Limoeiro, que passava pela Avenida Norte, também serviria como radial, chegando ao Largo da Encruzilhada e se conectando por uma via projetada a um **Largo no Parnamirim** (nº 42) - atual Praça do Parnamirim) - seguindo pela Estrada do Encanamento. No terreno posterior ao Largo da Encruzilhada, Corrêa Lima propôs a implementação de um **Campo Esportivo na Encruzilhada** (nº 35), segundo Outtes (1997, p. 154), se tratava de um “parque natural” que “deveria ser preservado e ampliado através do saneamento da parte baixa”. É possível que o urbanista tenha desconsiderado a existência do Mercado da Encruzilhada, existente neste sítio, visto que a edificação não está demarcada no tecido urbano.

Também seria criado um **Campo Esportivo na Ilha Joana Bezerra** (n° 19), num terreno localizado nas bordas do rio Capibaribe, na lateral da Praça na Ilha Joana Bezerra. Conforme Outtes (1997, p. 154), a presença de um estádio popular nesta área serviria ao uso da população operária que iria residir na Ilha Joana Bezerra. Nota-se a preocupação de localizar a moradia dos operários nos terrenos adjacentes a zona industrial, separados por meio de uma longa faixa vegetada, o **Parque na Ilha Joana Bezerra** (n° 20).

Haveria uma radial que faria a articulação entre o bairro de Santo Antônio e a Avenida Conde da Boa Vista através da proposição da **Ponte Duarte Coelho** (n° 51), já proposta por Domingos Ferreira e Nestor Figueiredo. Segundo Outtes (1997, p. 151), o traçado da Avenida Conde da Boa Vista seria alargado e modificado, cortando a quadra do Colégio Batista de modo a se conectar diretamente à Rua Joaquim Nabuco. Ao atravessar a avenida-canal de articulação Paissandu-Santo Amaro essa radial iria passar por duas praças de pequeno porte nas imediações do Parque Amorim e da Praça do Entrocamento. Depois seguiria na direção da Ponte do Lasserre (atual Ponte da Capunga) e atravessando o Largo da Madalena (atual Praça Solange Pinto Melo) e seguindo uma avenida projetada até chegar em duas praças de conexão com a Avenida Caxangá.

Ao descrever os eixos viários das radiais identificamos a presença de **diversas praças de pequeno porte** que tem como objetivo enfatizar a relevância dos eixos viários de maior hierarquia. Possivelmente, esses espaços teriam forma e configuração semelhantes à rotundas, que também foram encontradas na proposta de Figueiredo. No tecido urbano atual do Recife podemos encontrar espaços desse tipo, pequenos canteiros viários gramados com algumas árvores isoladas, a depender da sua dimensão e configuração é possível encontrar bancos e outros mobiliários de suporte a permanência dos usuários.

Tendo em vista a recreação infantil, conforme Outtes (1997, p. 155), Corrêa Lima previu a desapropriação e o aproveitamento dos **pátios internos** de algumas quadras dos bairros mais densos, para a inserção de *playgrounds* em áreas protegidas do tráfego de veículos. No bairro da Boa Vista, as quadras onde estavam situados o Teatro do Parque e a Escola de Engenharia serviam a este propósito (OUTTES, 1997, p. 155).

Também podem ser encontradas quadras com essa configuração nos bairros de Santo Amaro e Santo Antônio. No entanto, Corrêa Lima também estabelecia que os pátios internos poderiam ser utilizados como estacionamentos de veículos. Conforme Diniz (2007, p. 132), no plano para a cidade de Goiânia, o urbanista estuda a criação de pátios internos nas quadras comerciais que possibilitariam a carga e descarga de mercadorias e a coleta do lixo.

No bairro de Santo Antônio, a configuração de algumas quadras com pátios internos serviria para acomodar estações de ônibus de linhas do interior, que na época eram estacionados na Praça Barão de Lucena e na Praça Dezesete (OUTTES, 1997, p. 158-159). A Praça Barão de Lucena (figura 113) seria ocupada pelo novo edifício da Prefeitura Municipal, a Praça da Independência e a Praça da República sofreriam modificações no meio-fio e nos jardins para a melhoria do tráfego.

Tendo em vista o sistema de transportes, Corrêa Lima prevê a criação de inúmeras linhas de bonde circulares nos bairros centrais, para possibilitar melhor traslado entre os terminais. De acordo com Outtes (1997, p. 140), seriam implementados três novos terminais, o terminal das linhas que seguiam para sul ficaria localizado ao lado do Grande Hotel, o terminal das linhas que fariam a ligação para oeste ficaria no novo trecho da Rua General Abreu e Lima (atual Avenida Dantas Barreto) e o terminal destinado as linhas que seguiam na direção norte ficaria entre os dois edifícios públicos estaduais previstos na quadra entre a Travessa João do Rego e a Praça da República, onde existe o edifício do Liceu de Artes e Ofícios.

Figura 113 - Perspectiva do bairro de Santo Antônio a partir da Praça Barão de Lucena no Anteprojeto do Plano de Remodelação Geral do Recife de Atílio Corrêa Lima de 1936.



Fonte: Moreira, 2004.

Com relação ao sistema de transporte ferroviário, segundo Outtes (1997, p. 159), Corrêa Lima propõe a localização da estação de passageiros e de cargas no Largo do Forte das Cinco Pontas. A vantagem dessa localização era a proximidade do centro urbano, no parecer do Diário da Manhã de 16 de março de 1935, Corrêa Lima argumenta sua posição contrária a implementação da estação ferroviária na Ilha de Joana Bezerra:

Os suburbios do Recife poderão desenvolver-se com prodigiosa rapidez se o systema de transporte for singelo. A estrada de ferro é um systema de transporte barato, mas requer facil acesso ás suas gares [ou estações]. Desde que seja necessario um meio de transporte para attingir a estação, torna-se este menos accessivel ás classes

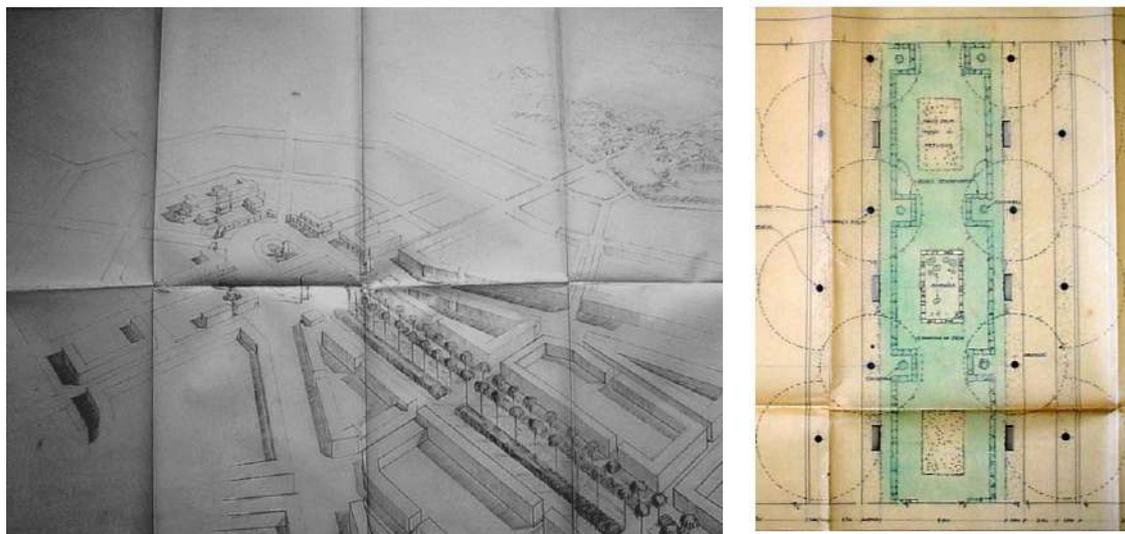
pobres. A terminal em Joanna Bezerra teria esse grave inconveniente de alongar o percurso para o centro. (DIÁRIO DA MANHÃ, 16 de março de 1935.

Uma das proposições que causou mais polêmica com relação ao anteprojeto de Corrêa Lima foi a que se tratava da expansão do porto. Segundo Outtes (1997, p. 155), o urbanista adotou o projeto Teixeira Melo, que propunha a separação das bacias dos rios Capibaribe e Beberibe, pela criação de um aterro de 15 ha, deixando a bacia de Santo Amaro livre para a decolagem e aterrissagem de hidroaviões. Na opinião de Corrêa Lima, esta solução permitiria a conexão do porto com os bairros de Santo Amaro, Boa Vista e zona norte da cidade, sem a passagem pelo bairro de Santo Antônio, reduzindo seu congestionamento (OUTTES, 1997, p. 156).

Corrêa Lima propôs então a criação de um conjunto monumental neste aterro, com a inserção de um edifício para abrigar a estação de passageiros para os transatlânticos localizado como ponto focal da **Avenida-parque na bacia de Santo Amaro** (nº 6) de 100 metros de largura, ladeada por edifícios com pátios internos de uso comercial de luxo. Na compreensão de Moreira (2004, p. 368), a composição das quadras por meio dos edifícios com pátios internos, aproximava esta composição do plano de Agache para o Rio de Janeiro, essa estratégia também tinha sido estudada no plano para Goiânia. De acordo com Outtes (1997, p. 155-156), a avenida-parque seria a entrada principal da cidade, guardando relações visuais com as pontes do bairro de Santo Antônio ao sul e a cidade de Olinda ao norte.

Podemos vislumbrar uma possível composição da avenida-parque ao analisar o projeto de Corrêa Lima para o canteiro central da Avenida Pedro Ludovico no plano para Goiânia (figura 114). Nota-se a existência de um grande número de árvores sombreando as avenidas laterais e a conformação de um gramado vegetado possivelmente limitado por arbustos numa composição geométrica, a calçada no canteiro central contava com bancos, permitindo a permanência para contemplação do conjunto. A configuração de avenida-parque elaborada por Corrêa Lima se assemelha a de Figueiredo, com grandes dimensões de largura e pequena extensão, causando forte apelo monumental.

Figura 114 - Figura x: Projeto do Centro Cívico e das quadras comerciais e projeto da Avenida Pedro Ludovido no plano de Goiânia de Atílio Corrêa Lima de 1935.



Fonte: Diniz, 2007.

A criação deste aterro modificaria o formato do cais de Santo Amaro, seria criada uma via de contorno de 30 metros de largura, com desenho curvo. Segundo Ackel (2007, p. 171), nesta avenida seriam plantadas palmeiras e as edificações construídas seriam destinadas ao uso de apartamentos e hotéis e poderiam vir a ter seis pavimentos. Sobre esta proposta, Corrêa Lima diz em matéria do Diário da Manhã de 29 de agosto de 1936 que ocorreria a valorização da bacia de Santo Amaro “que seria transformada em uma enseada com arborização de palmeiras no mesmo genero da bacia de Botafogo”.

A proposição deste aterro de fato impressiona pela grande mudança que provocaria no suporte natural e na morfologia urbana da área e acabou por receber fortes críticas. Essa formulação deixa claro como a ambição dos urbanistas muitas vezes ia de encontro às dinâmicas da natureza. O controle do desenvolvimento urbano passava pela manipulação da natureza em operações de aterro, desmonte de morros, retificação de cursos d’água, dentre outras propostas. Nessa perspectiva, a compreensão de paisagem desses projetistas esbarrava em certos limites.

As três primeiras vias perimetrais propostas por Corrêa Lima fazem a conexão dos bairros centrais mais densos. Conforme Outtes (1997, p. 151-152), a primeira perimetral conectava a Rua do Hospício, passando pelo **Parque 13 de Maio** (nº 29) e Praça Adolfo Cirne, seguindo pela rua lateral à Matriz da Boa Vista, próxima a Praça Maciel Pinheiro, até a Ponte 6 de Março (atual Ponte Velha), atravessando-a e chegando até o Largo do Forte das Cinco Pontas, prosseguindo para a ponte projetada em Santa Rita, a **Ponte no bairro do Recife** (nº 47), para chegar a avenida de contorno no bairro do Recife. A perimetral continuaria até encontrar a avenida de ligação com Olinda, formando um circuito.

A segunda perimetral seria conformada por eixos viários próximos da primeira perimetral, ela partiria do bairro de São José seguindo pela **Ponte nos Coelhos** (n° 54) até atingir a Rua Gervásio Pires, desta seguiria na direção na avenida-canal, contornando-a pela **Praça em Santo Amaro** (n° 28) até atingir o **Largo na bacia de Santo Amaro** (n° 5), em frente ao edifício da estação de passageiros de transatlânticos (OUTTES, 1997, p. 152).

Conforme Outtes (1997, p. 152), a terceira avenida perimetral partiria do aeroporto no Pina, atravessando uma nova ponte projetada em paralelo à Ponte do Saneamento, até atingir o **Campo esportivo na Ilha Joana Bezerra** (n° 19), Prosseguindo pela **Ponte na Ilha de Joana Bezerra** (n° 55), atravessando a Ilha do Leite, continuando pela Rua José de Alencar até a Rua Bispo Cardoso Aires. Essa conexão permitiria a articulação entre Olinda e Boa Viagem sem passar pelo centro urbano.

Outras três vias perimetrais propostas por Corrêa Lima, atravessariam as zonas residenciais de mais fácil desapropriação e grandes descampados, por isso foram projetadas com maior largura. Segundo Outtes (1997, p. 152) a própria **Avenida-parque de articulação Paissandu-Santo Amaro** (n° 23) correspondia a uma perimetral. Outra perimetral resulta do eixo formado pela Estrada dos Remédios, partindo do Largo Nossa Senhora da Paz, seguindo em direção a Ponte da Torre para o Largo da Encruzilhada, passando pelos campos esportivos do Aflitos e da Encruzilhada e inúmeros largos, até chegar ao bairro de Campo Grande.

A última perimetral ligaria Casa Amarela e Casa Forte, atravessando o rio Capibaribe por uma Ponte em Santana, cortando a Avenida Caxangá até atingir o Giquiá. Cabe destacar a demarcação da Praça de Casa Forte, primeiro projeto de jardim público do paisagista Roberto Burle Marx, realizado por volta de 1935 e 1937. Próximo a Praça de Casa Forte, Corrêa Lima implementou um **Largo em Santana** (n° 43) num cruzamento já existente à época, que atualmente corresponde a Praça Flor de Santana. É de se estranhar a ausência do desenho da Praça Euclides da Cunha no anteprojeto, visto que ela vinha sendo elaborada por Burle Marx no mesmo período, localizada no terreno do antigo Largo do Viveiro ou do Benfica.

De acordo com Moreira (2004, p. 369), o anteprojeto de Corrêa Lima não foi bem recebido pelos urbanistas que faziam parte da Comissão do Plano da Cidade. As críticas às propostas também têm relação com o contexto político de 1937, visto que Corrêa Lima havia sido convidado pelo prefeito Pereira Borges e pelo governador Carlos Lima Cavalcanti, que faziam oposição à grupos locais liderados por Agamenon Magalhães. Esse cenário contribuiu para o rompimento do contrato com o urbanista pelo prefeito Novaes Filho, que justifica atraso na entrega do plano (PONTUAL, 2001, p. 85).

Segundo Pontual (2001, p. 85-86), a necessidade de reformar o bairro de Santo Antônio era inquestionável para os técnicos e para os governantes, por essa razão, Novaes Filho reestabeleceu a Comissão do Plano da Cidade com seus antigos membros e prosseguiu com a elaboração de uma proposta de remodelação pela comissão. A proposta foi aprovada pelo Prefeito e pelo Interventor Federal em abril de 1938 e apresentada na solenidade realizada no Teatro Santa Isabel, iniciando as obras da Praça da Independência e a construção da Avenida 10 de Novembro (atual Avenida Guararapes) (PONTUAL, 2001, p. 85-86).

6.4 A sugestão de Ulhôa Cintra (1943)

João Florence de Ulhôa Cintra (1887-1944) foi convidado para realizar estudos urbanísticos para a cidade do Recife no período de gestão de Francisco Prestes Maia como prefeito de São Paulo, entre 1938 e 1945. O engenheiro ocupava o cargo de Diretor Geral de Obras do Município de São Paulo e se deslocou para o Recife a convite do prefeito Novaes Filho em meados de 1943.

Ulhôa Cintra se formou como engenheiro civil em 1911 pela Escola Politécnica de São Paulo e atuou no serviço público durante toda a sua carreira. Conforme Lucchese (2016, p. 101), o engenheiro começou a trabalhar na Prefeitura de São Paulo em 1913 na divisão de cartografia da Diretoria de Obras, à época, o engenheiro Victor da Silva Freire⁷⁴ era o Diretor de Obras. Ulhôa Cintra também investiu no campo acadêmico tendo sido responsável por lecionar na Escola Politécnica de São Paulo, entre 1927 e 1937, a disciplina de “Hidráulica, Higiene dos Edifícios e Saneamento das Cidades” (LUCCHESE, 2016, p. 103).

Em 1922, de acordo com Lucchese (2016, p. 99), Victor da Silva Freire solicitou a Ulhôa Cintra que ele desenvolvesse um estudo para a canalização e retificação do Rio Tietê em São Paulo para se contrapor ao esboço elaborado pelo engenheiro José de Fonseca Rodrigues. Segundo Lucchese (2016, p. 101), a proposta de Cintra tinha uma composição inspirada nas propostas românticas do paisagismo anglo-saxão. No ano de 1927, Cintra substituiu Saturnino

⁷⁴ Conforme Lucchese (2016, p. 100-101), Victor da Silva Freire se formou na França na *École Nationale des Ponts et Chaussées* em 1891 e iniciou sua carreira profissional no Brasil em 1895 em São Paulo. De acordo com a autora, Freire se apoiavam nas ideias de Camilo Sitte, preocupado em embelezar a cidade e torná-la salubre, mas sem recorrer ao modelo do traçado retilíneo do tabuleiro em xadrez. Segundo Lucchese (2016, p. 101), a atuação de Freire se aproximava das formulações de Saturnino de Brito, na medida em que defendia uma estética pintoresca com soluções adequadas às situações locais, respeitando as particularidades do sítio.

de Brito⁷⁵ no cargo de chefe da Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê e diretor das obras de retificação do rio.

Ulhôa Cintra foi nomeado chefe da Divisão de Urbanismo da Secretaria de Obras em 1925, segundo Leme (1999, p. 471), nesta época já havia escrito o artigo “Projeto de uma avenida circular constituindo perímetro de irradiação” publicado no Boletim do Instituto de Engenharia. Junto ao engenheiro Francisco Prestes Maia, Cintra aprofundou os estudos sobre a proposta viária e desenvolveu um plano de melhoramentos para São Paulo entre 1924 e 1926, que foi publicado no Boletim do Instituto de Engenharia e mais tarde veio a influenciar o Plano de Avenidas.

Durante a trajetória de Ulhôa Cintra, o contato com os engenheiros Victor da Silva Freire e Francisco Prestes Maia foi bastante rico e trouxe influências sobre a sua atuação, um aspecto que se destacou na atuação dos três profissionais foi o domínio do funcionamento da administração pública. Ainda que Freire e Prestes Maia realizassem propostas com distintas orientações compositivas, ambos conheciam o debate do urbanismo internacional e foram figuras essenciais para a implementação de obras relevantes em São Paulo.

6.4.1 As formulações de Ulhôa Cintra em debate

Os primeiros anos de trabalho de Ulhôa Cintra como urbanista, na compreensão de Lucchese (2016, p. 103), foram influenciados pelas formulações de Freire no desenvolvimento da proposta de canalização e retificação do rio Tietê. De acordo com Leme (1999, p. 267), os planos de retificação do Tietê se iniciaram no final do século XIX e foram motivados pelos problemas de saneamento das várzeas do rio, assim como pela situação crítica provocada pelas enchentes periódicas.

Segundo Lucchese (2016, p. 103), a proposta de Ulhôa Cintra (figura 115) conservava as curvas e meandros do rio e inseria em suas várzeas um sistema viário com composição inspirada nas *parkways* norte-americanas, enfatizando o aspecto paisagístico pinturesco defendido por Freire. Conforme Leme (1999, p. 268), a opção pelo traçado sinuoso atendia à critérios estéticos pinturescos, mas também à critérios econômicos - uma vez que evitava a

⁷⁵ Segundo Oliveira (2008, p. 165-166), Saturnino de Brito desenvolveu uma proposta de sistema de parques acompanhando as margens do rio Tietê em 1925. Sua composição solucionava as demandas sanitárias, assim como elaborada um traçado sinuoso de caráter pinturesco, com lagos, ilhas e parques nas curvas e recantos das margens.

desapropriação de áreas urbanizadas - e à critérios técnicos, visto que o processo de dragagem do novo canal deveria ser realizado próximo ao curso natural do rio.

De acordo com Oliveira (2008, p. 161), Ulhôa Cintra definiu a criação de avenidas arborizadas ao longo das margens do rio, acompanhadas por uma faixa de parques de desenho sinuoso, compreendendo cerca de 400 m de largura. A composição desse sistema de parques ao longo do rio Tietê iria se constituir como um anel viário perimetral que conectaria o tecido urbano periférico. Na compreensão de Ulhôa Cintra, sensível à topografia e ao escoamento das águas, a constituição desse eixo vegetado aproveitava o potencial de terrenos de alagados de baixo valor para a constituição de áreas recreativas próximas ao centro urbano povoado (OLIVEIRA, 2008, p. 164).

Figura 115 - Projeto de regularização do rio Tietê de Ulhôa Cintra de 1922.

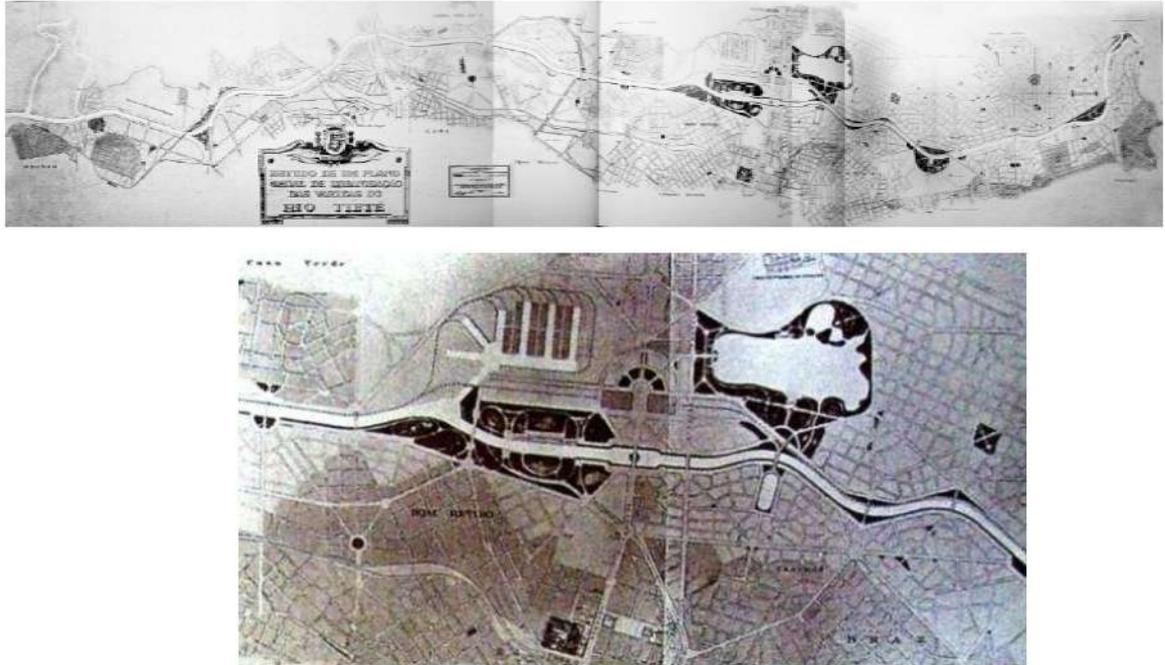


Fonte: Oliveira, 2008.

Conforme Lucchese (2016, p. 103), com a aposentadoria de Freire em 1925, Ulhôa Cintra se aproxima do debate sobre o sistema viário, com a proposição de um estudo para São Paulo, junto a Prestes Maia. Segundo a autora, Ulhôa Cintra e Prestes Maia se afastariam dos ensinamentos do mentor Victor Freire, defendendo posições mais alinhadas com as demandas do mercado imobiliário.

Em 1928, como chefe da Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê, Ulhôa Cintra desenvolveu uma nova proposta (figura 116) que alterou a orientação que previa a criação de uma larga faixa vegetada ao longo do rio. De acordo com Lucchese (2016, p. 103), na proposta, as vias marginais se tornam elementos essenciais vinculados ao projeto geral do sistema viário da cidade, o Plano de Avenidas. É possível perceber a redução na quantidade de espaços vegetados se comparada a proposta de 1922, as longas avenidas arborizadas articulam praças e parques localizados em pontos específicos nas curvas do rio.

Figura 116 - Projeto e detalhe de regularização do rio Tietê de Ulhôa Cintra de 1927.



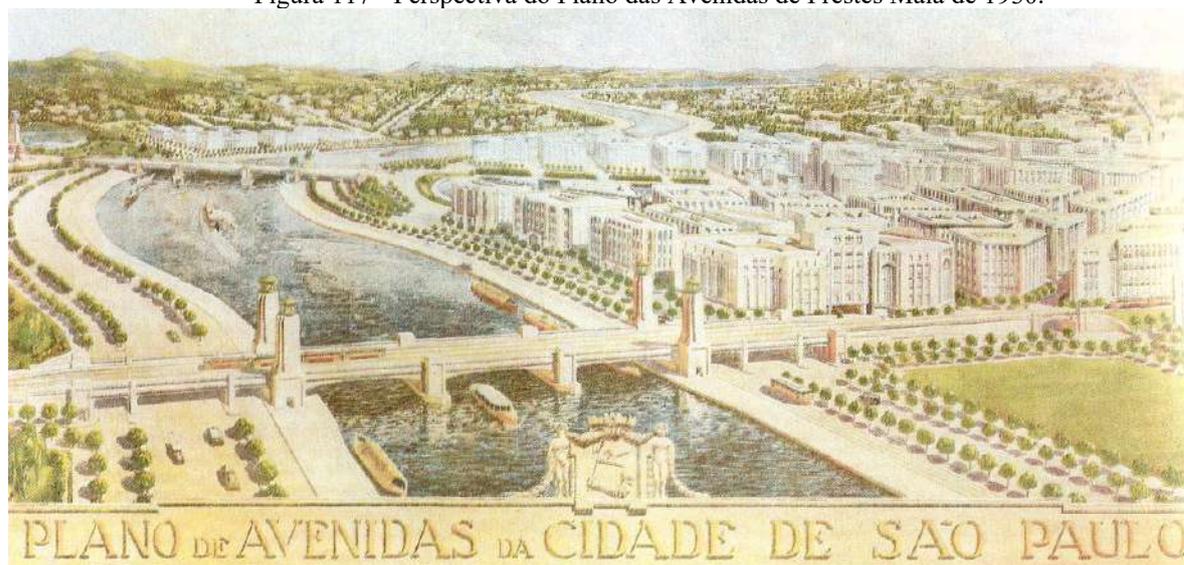
Fonte: Oliveira, 2008.

O Plano de Avenidas de São Paulo (figura 117), segundo Leite (2011, p. 164), defendia uma ampla reestruturação do sistema viário, com a criação de avenidas radiais convergentes para o centro e avenidas perimetrais. A primeira radial conformava o chamado “Perímetro de Irradiação” que de acordo com Lucchese (2016, p. 102-103), estava associada às formulações do urbanista francês Eugene Hénard e do alemão Joseph Stübben⁷⁶. No Plano, as marginais ao rio Tietê e ao rio Pinheiros compunham a terceira perimetral, chamada de “Circuito de *Parkways*”.

Fazendo referência às composições do urbanista norte-americano Nelson Lewis, Prestes Maia demonstra se inspirar na ideia de articular parques e avenidas arborizadas segundo uma estética monumental, próxima as formulações clássicas da *École des Beaux-Arts* (LEME, 1999, p. 347). Na proposta, a margem direita do canal do Tietê era reservada para a relocação das ferrovias e a nova estação central segundo um cenário monumental, enquanto a margem esquerda era destinada a criação de vias que articulavam os parques propostos, destinados a equipamentos esportivos.

⁷⁶ Para mais informações, ver ponto 2.3. do capítulo 2.

Figura 117 - Perspectiva do Plano das Avenidas de Prestes Maia de 1930.



Fonte: Oliveira, 2008.

Durante a realização das obras, conforme Leme (1999, p. 269), o traçado pintoresco sugerido por Ulhôa Cintra foi abandonado. As avenidas marginais acompanharam o traçado retificado do canal e a prioridade passou a ser o saneamento das áreas alagáveis para que estas pudessem ser ocupadas e urbanizadas. De acordo com Lucchese (2016, p. 104), as formulações de Prestes Maia vieram a ser conhecidas como “rodoviaristas”, por enfatizar a intervenção no sistema viário, melhorando a circulação dos veículos particulares e favorecendo uma expansão do tecido urbano de baixa densidade populacional.

Os esboços e formulações sobre o sistema viário se tornaram interesse particular do urbanismo de Ulhôa Cintra e tiveram relevância na proposta que elabora para a capital pernambucana. No Recife, a Comissão do Plano da Cidade⁷⁷ foi recriada em junho de 1942, sendo incumbida de dar continuidade ao processo de remodelação do centro e de organizar o plano de expansão da cidade. Conforme Pontual (2008, p. 193), a comissão era presidida pelo Prefeito e constituída em sua quase totalidade por engenheiros, contando com a participação de jornalistas. Foi justamente da comissão que partiu a sugestão de convidar o engenheiro Ulhôa Cintra para orientar o desenvolvimento do plano da cidade.

⁷⁷ De acordo com Pontual (2008, p. 193-194), a Comissão do Plano da Cidade se manteve até 1952, tratando do Plano de Expansão; projetos de engenharia de pontes, canais, praças e galerias; demolições de edifícios para a abertura de vias; definição de gabaritos e aprovação ou indeferimento de pedidos de diversas naturezas. Em 1952, foi substituída pela Comissão de Estudos e Planejamento do Recife que tinha outras atribuições e outra composição.

Neste período, o Recife havia recebido algumas intervenções de relevância, como a construção do bairro do Hipódromo em 1938, projetado pelo engenheiro Antônio Baltar e pelo arquiteto João Corrêa Lima, reservado para funcionários do estado de médio escalão. Conforme Moreira (1999, p. 153), o projeto, inspirado nos modelos bairros-jardins, foi elaborado de modo a preservar a arborização existente, criando uma grande praça ajardinada no meio do conjunto, com edificações escolares, um centro comunitário e equipamentos esportivos.

Em 1939, foi inaugurado o Parque 13 de Maio com projeto do engenheiro Domingos Ferreira, satisfazendo um desejo antigo da população e dos técnicos, o parque se tornou modelo de espaço livre público de qualidade, com perspectivas monumentais relacionadas ao edifício da Faculdade de Direito e traçados curvilíneos nos canteiros gramados, lagos e fontes. Essa proposta causou nos técnicos uma sensação de progresso no sentido de dotar a cidade de espaços salubres e belos, tal aspecto transpareceu no discurso que José Estelita realizou na ocasião da inauguração (DIARIO DE PERNAMBUCO, 1 de setembro de 1939).

Em 1943, Ulhôa Cintra chegou ao Recife após fazer a visita, descreve suas impressões:

O Recife é uma cidade plana que se desenvolveu ao longo dos rios e dos velhos caminhos. Graças a essa circunstancia ela não oferece a monotonia das cidades planas. Ao contrario, é pitoresca, seu traçado é variável e nos bairros residenciais apresenta uma feição propria, cheia de encanto. (DIARIO DE PERNAMBUCO, 14 de julho de 1943)

O engenheiro passou cerca de 20 dias elaborando sua orientação que foi apresentada em junho de 1943. As “Sugestões para Orientação do Estudo de um Plano Geral de Remodelação e Expansão da Cidade do Recife” foram aprovadas por toda a comissão em julho do mesmo ano. Conforme Pontual (2001, p. 86), as contribuições de Ulhôa Cintra condensavam algumas proposições realizadas por Saturnino de Brito, Nestor de Figueiredo e Atílio Corrêa Lima e apesar de se constituírem como sugestões, foram muito bem recebidas pelos técnicos, administradores e intelectuais recifenses.

Durante sua estadia no Recife, o engenheiro teve acesso ao escritório técnico do engenheiro Tolentino de Carvalho, onde pode estudar os planos e relatórios desenvolvidos por Domingos Ferreira, Figueiredo e Corrêa Lima, assim como os pareceres de Washington Azevedo, Prestes Maia e da Comissão do Plano da Cidade (JORNAL PEQUENO, 8 de novembro de 1943). Ulhôa Cintra contou com o auxílio dos membros da comissão para conhecer as especificidades da cidade. Na ocasião de sua despedida, segundo matéria do Diário de Pernambuco de 4 de julho de 1943, Ulhôa Cintra diz:

Graças ao carinho e desvelo de atenções com que me envolveram pude sentir e ver mais do que a cidade material, pude sentir a sua alma. Vi o mucambo e a casa popular e vi a Casa Grande do engenho; vi as igrejas, as comovedoras igrejas do Recife; de Olinda, de Igarassú; vi os grandes clubes sociais e técnicos. Pude sentir portanto a alma do Recife desde suas manifestações mais humildes até às do mais requintado e cavalheiresco apoio social, artístico e intelectual. Muito obrigado. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 4 de julho de 1943)

Assim que retornou a São Paulo, Ulhôa Cintra transmitiu suas impressões à imprensa, destacando que se surpreendeu por ter encontrado no Recife uma elite intelectual convecida da necessidade de realização de planos urbanísticos:

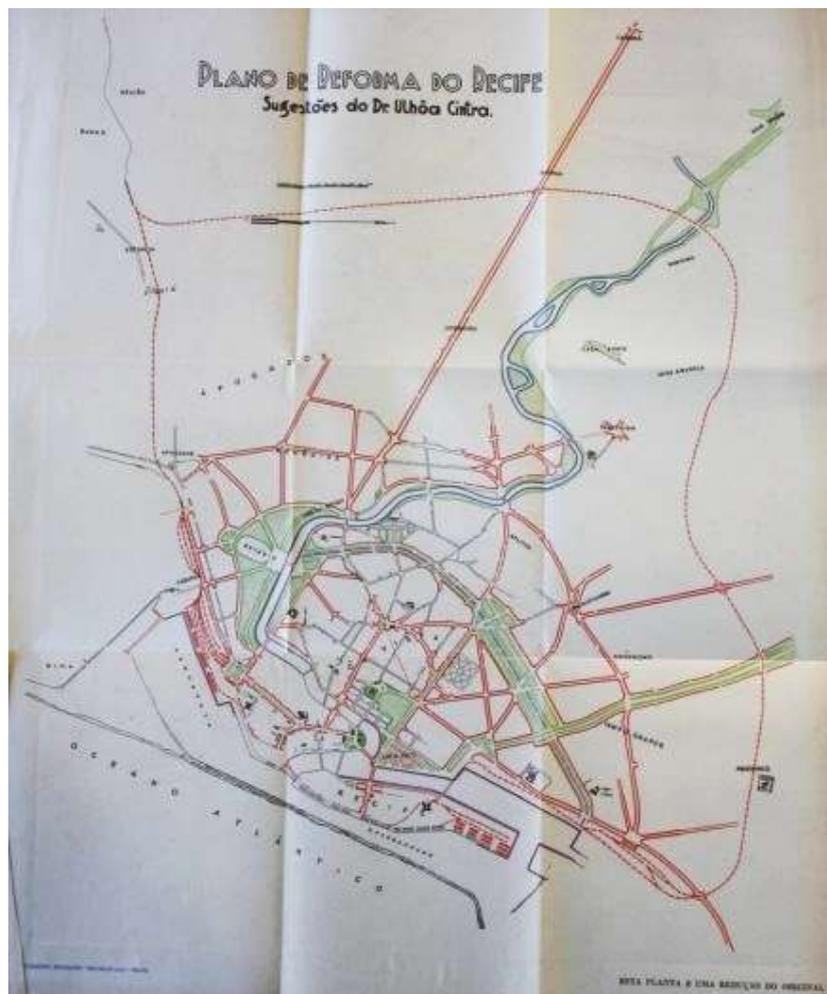
Encontrei já formada, no Recife, graças á cultura e espirito cívico de sua elite intelectual, um ambiente que alguém chamou de “psicologia urbana”, base da solução dos problemas de urbanismo. Esta circunstancia excepcional facilitou-me imenso o trabalho, permitindo que concretizasse em esboços as impressões que pude colher de vários projetos anteriores e do estudo in loco dos problemas urbanos. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 14 de julho de 1943)

Em suas sugestões, conforme Lucchese (2016, p. 104), Ulhôa Cintra aconselha a prefeitura a desenvolver um esquema para o sistema viário, que se assemelha as ideias realizadas em São Paulo. De acordo com Pontual (2001, p. 86), as sugestões compreendiam os seguintes aspectos: a remodelação do centro, principalmente dos bairros de Santo Antônio e São José; a definição da estrutura viária; os melhoramentos do porto e sua expansão; e o sistema de transporte ferroviário.

6.4.2 Projeto de sistema de parques

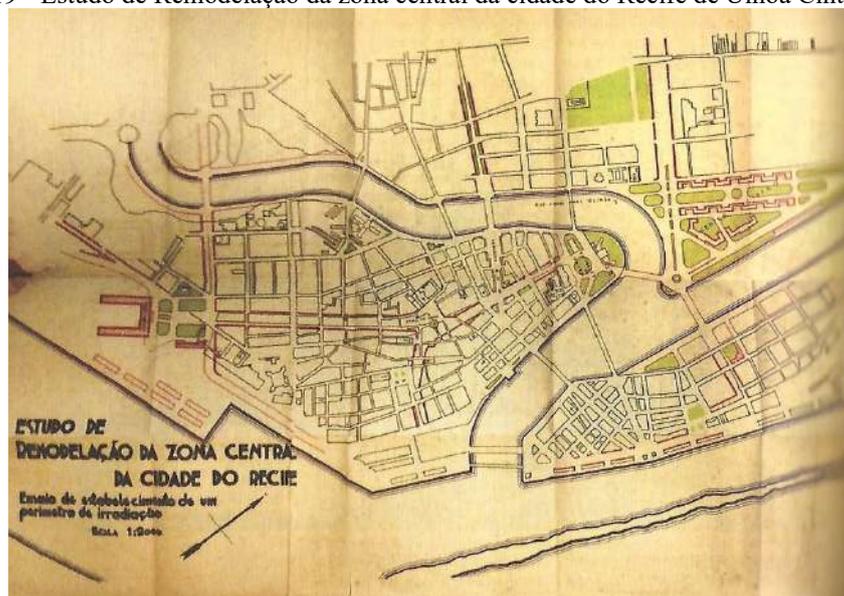
O relatório de Ulhôa Cintra que contém suas “Sugestões para Orientação do Estudo de um Plano Geral de Remodelação e Expansão da Cidade do Recife” (figura 118) foi publicado no Jornal Pequeno em 8 de novembro de 1943. Apesar da proposta de remodelação do bairro de Santo Antônio (figura 119) não ser o interesse específico dessa pesquisa, a planta que o engenheiro apresenta com as propostas para o bairro é interessante na medida em que revela com maior detalhe a configuração de alguns espaços livres públicos propostos para o núcleo central. A presença de cores nos documentos gráficos foi de grande ajuda para a identificação das proposições.

Figura 118 - Sugestões para Orientação do Estudo de um Plano Geral de Remodelação e Expansão da Cidade do Recife de Ulhôa Cintra de 1943.



Fonte: Reynaldo, 2017.

Figura 119 - Estudo de Remodelação da zona central da cidade do Recife de Ulhôa Cintra de 1943.



Fonte: Reynaldo, 2017.

Para facilitar a análise, foi elaborado o esquema 1⁷⁸ (figura 120) a partir do redesenho da planta do anteprojeto, constando o nome dos bairros, as águas, o traçado de quadras, os espaços livres públicos, os edifícios e a linha férrea traçadas por Ulhôa Cintra. No esquema 2 (figura 121) foram demarcados todos os espaços livres públicos⁷⁹ do plano identificados na pesquisa através da interpretação dos documentos gráficos e textuais. No esquema 3 (figura 122) os espaços livres públicos foram divididos em espaços propostos e espaços existentes, foi conveniente fazer a mesma distinção com relação aos edifícios presentes no plano. O esquema 4 (figura 123) apresenta a divisão entre os espaços livres públicos de caráter linear e os de caráter de mancha. No esquema 5 (figura 124), os espaços livres públicos são identificados a partir dos tipos.

⁷⁸ Para mais informações sobre a elaboração dos esquemas voltar ao ponto 3.3. no capítulo 3.

⁷⁹ Para facilitar a análise, os espaços livres públicos identificados na pesquisa que não foram nomeados pelo autor do plano foram aqui denominados considerando seu tipo e sua localização, são eles: Cais no bairro do Recife, Largo no bairro do Recife, Praça no bairro do Recife, Largo em Santo Antônio, Praça da Estação Central, Praça no aterro de Santo Amaro, Praça na bacia de Beberibe, Avenida-parque de Campo Grande, Parque no Espinheiro, Largo na Boa Vista, Praça de distribuição na Soledade, Largo na Boa Vista, Parque na Ilha do Leite, Avenida-canal de articulação Paissandu-Santo Amaro, Parque na Ilha de Joana Bezerra, Praça nos Remédios, Largo na Capunga, Avenida-parque no rio Capibaribe, Largo nos Aflitos, Largo no Parnamirim (atual Praça do Parnamirim), Largo na Avenida Cruz Cabugá, Ponte em Santo Amaro, Ponte no bairro do Recife, Ponte em Santo Antônio 45- Ponte Santa Isabel (atual Ponte Princesa Isabel), Ponte Duarte Coelho, Ponte nos Coelhos, Ponte na Ilha Joana Bezerra, Ponte no Parnamirim e Ponte no Monteiro.

Figura 120 - Esquema 1 – Redesenho do Plano – Sugestões Ulhõa Cintra 1943.

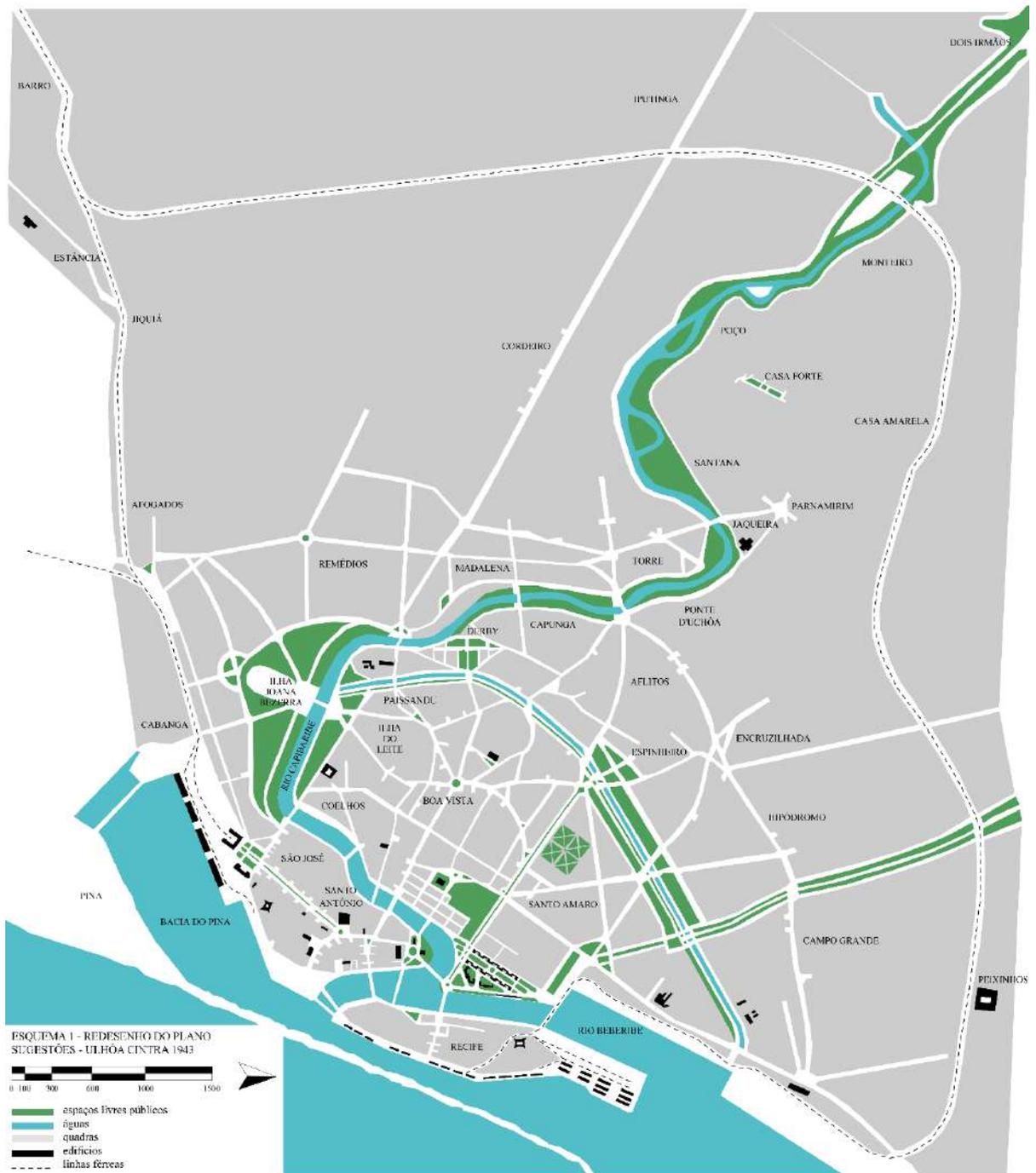
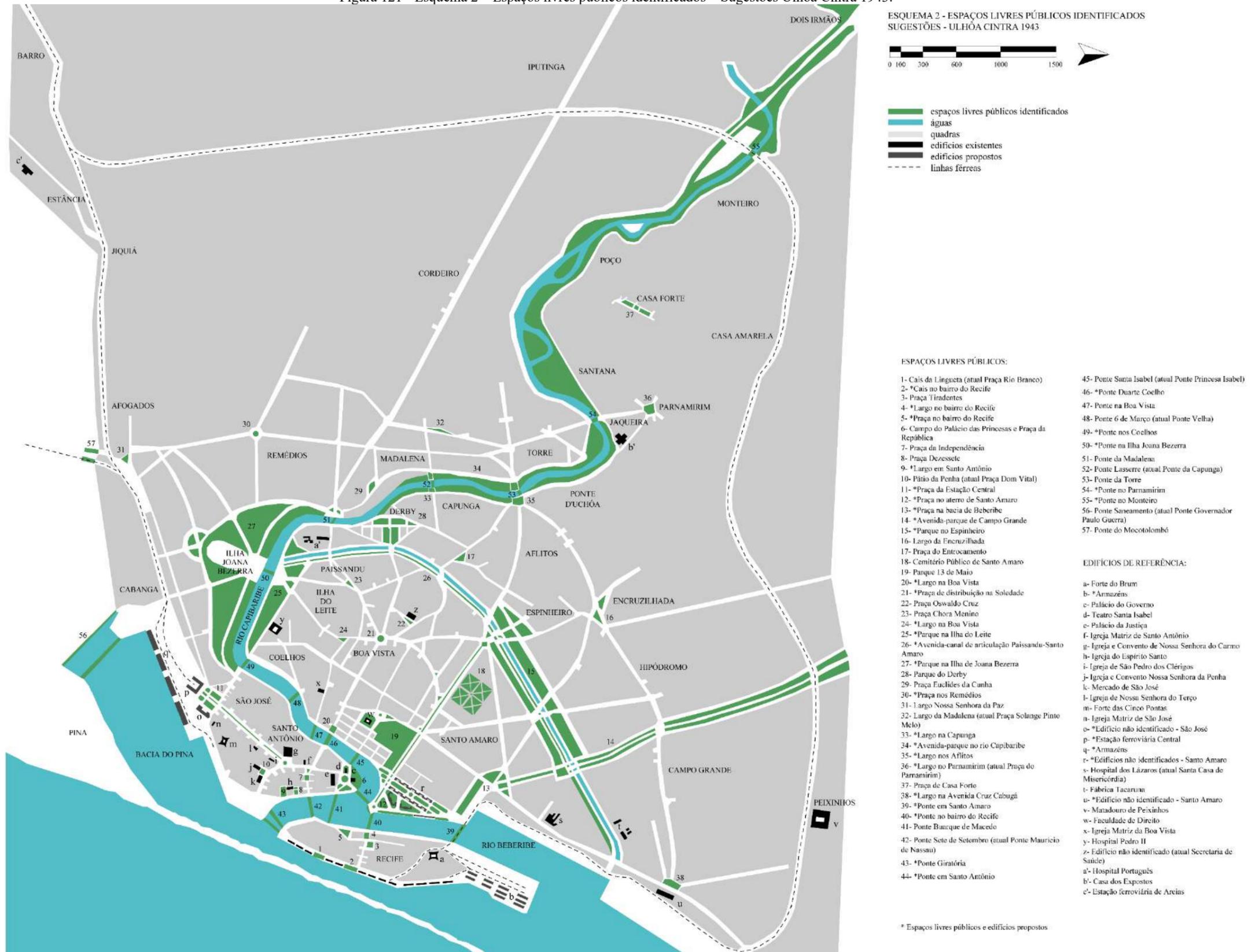
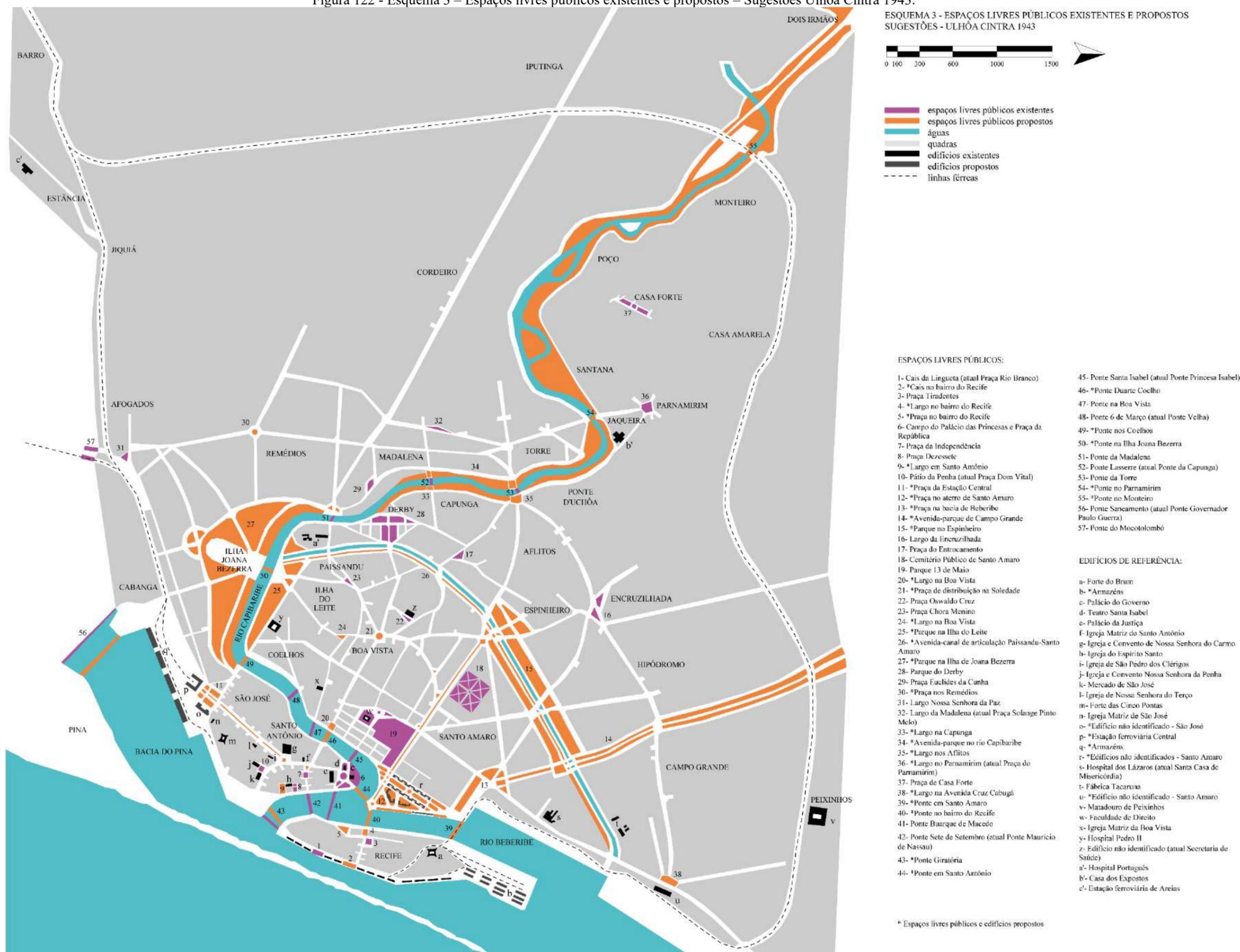


Figura 121 - Esquema 2 – Espaços livres públicos identificados – Sugestões Ulhôa Cintra 1943.



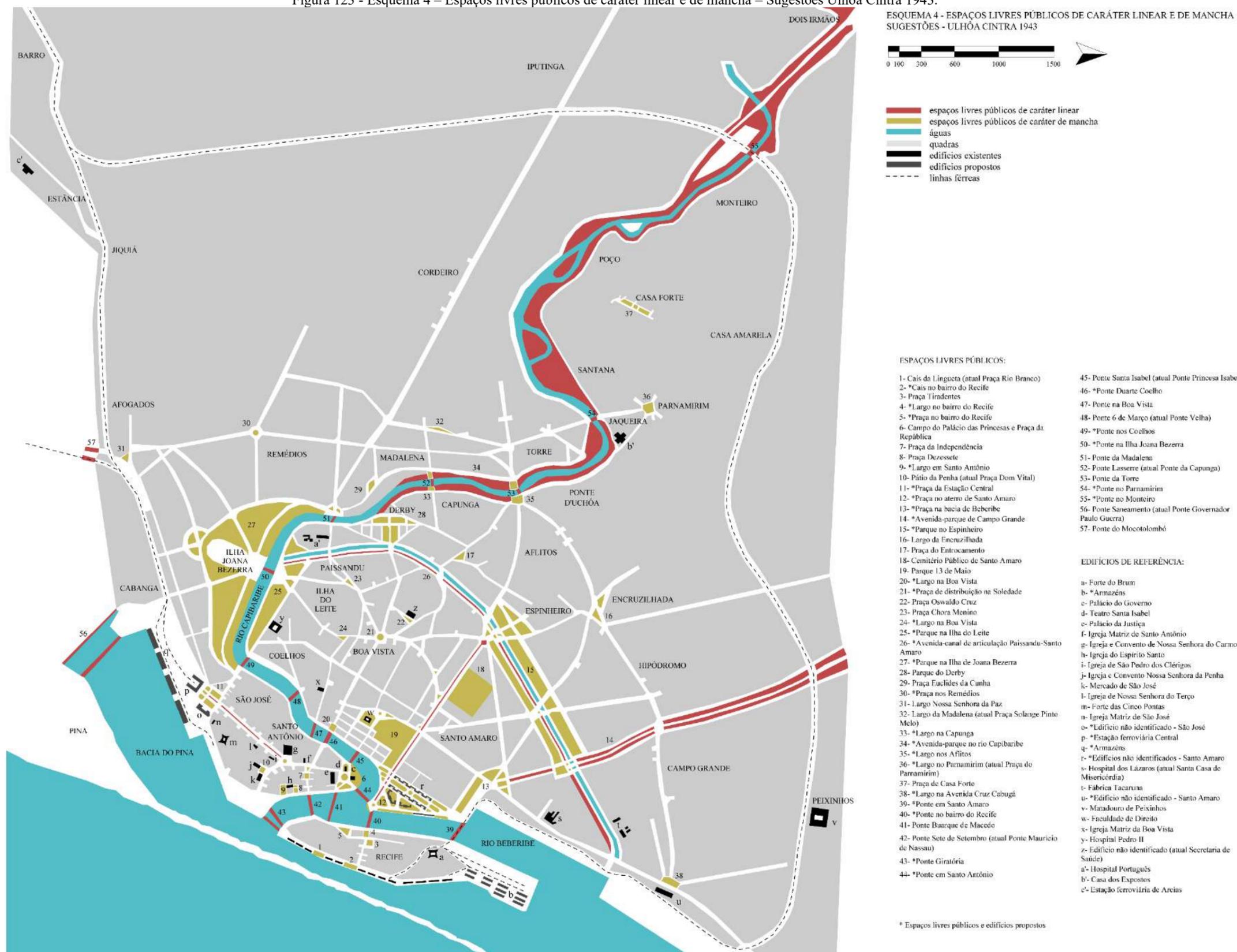
Fonte: Autora.

Figura 122 - Esquema 3 – Espaços livres públicos existentes e propostos – Sugestões Ulhôa Cintra 1943.



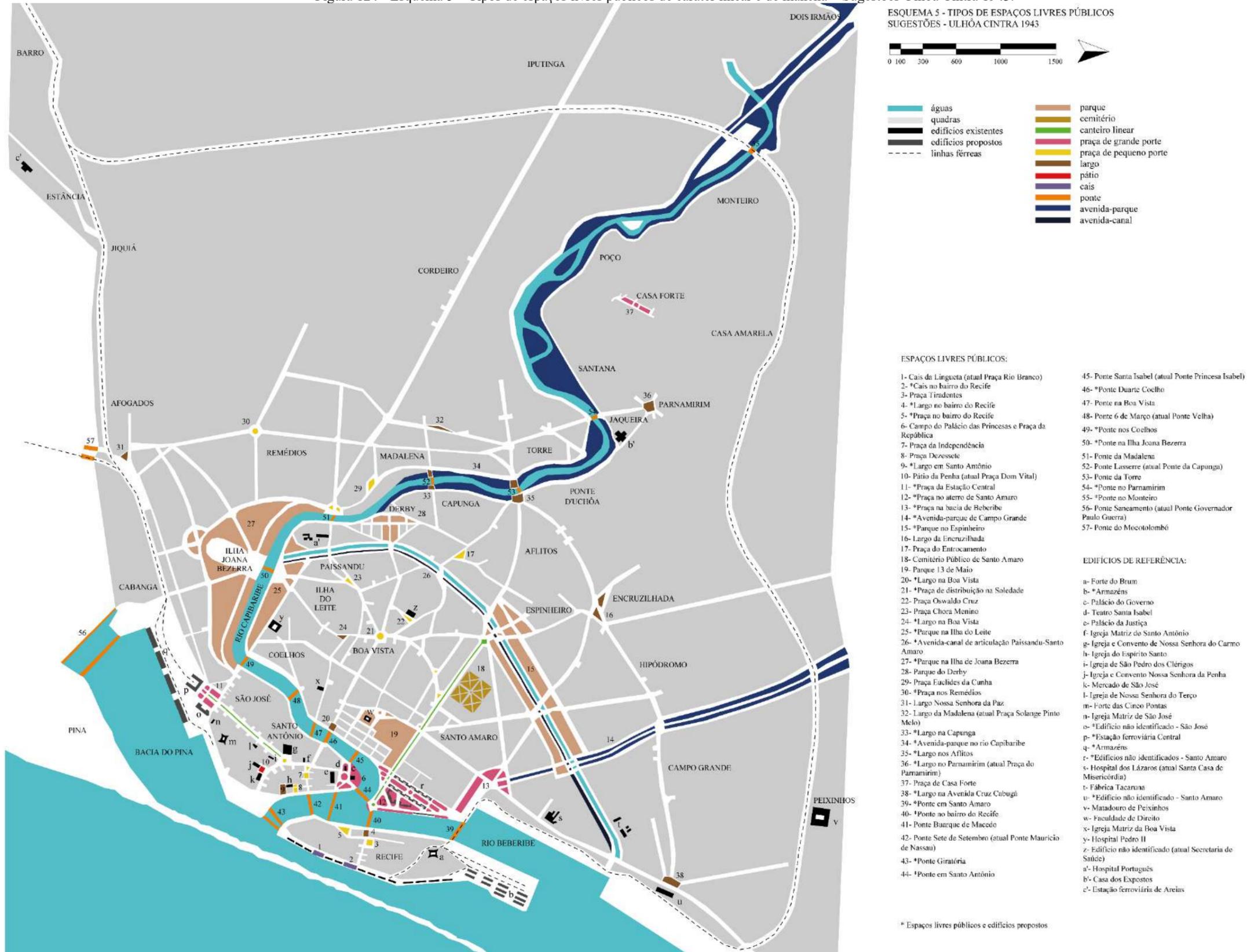
Fonte: Autora.

Figura 123 - Esquema 4 – Espaços livres públicos de caráter linear e de mancha – Sugestões Ulhôa Cintra 1943.



Fonte: Autora.

Figura 124 - Esquema 5 – Tipos de espaços livres públicos de caráter linear e de mancha – Sugestões Ulhôa Cintra 1943.



Fonte: Autora.

O olhar de Ulhôa Cintra era direcionado para o aspecto da cidade de um modo geral, buscando captar suas características mais marcantes e relevantes. Em seu relatório, o engenheiro destaca que não era preciso recorrer a um “*survey*” profundo e minucioso, como defendiam Washington de Azevedo e Atílio Côrrea Lima. Para Ulhôa Cintra, a realização de um “*survey*” detalhado tomava demasiado tempo e era “incapaz, por si só, de inspirar uma feliz intuição” (JORNAL PEQUENO, 8 de novembro de 1943).

Sendo assim, na compreensão do engenheiro, as administrações municipais não deveriam se preocupar em obter planos gerais completos e detalhados em todas as suas partes, visto que a realização desse tipo de proposta era improvável e o fracasso poderia levar ao descrédito com relação ao planejamento urbano como um todo (JORNAL PEQUENO, 8 de novembro de 1943). Por esta razão, investe em um plano capaz de fornecer uma estrutura adequada e flexível para o tecido urbano:

Eis por que aconselho a cidade do Recife a procurar obter somente, no momento, um esquema do seu futuro sistema mestre de viação e sua expansão. Esse esquema que deverá ser necessariamente elástico o quanto possível e capaz de se adaptar a circunstâncias novas ou alteração profunda das existentes, servirá de enquadramento a todos os futuros projetos e regulamentações urbanas, guiando-os sem sujeitá-los a concepções rígidas predeterminadas. O estudo do enchimento das malhas desse esquema se fará com muito mais liberdade adaptando-se sem inconveniente essencial aos critérios varios de administrações sucessivas. (JORNAL PEQUENO, 8 de novembro de 1943)

Essa postura projetual fica evidente através do desenho do plano, no qual é possível verificar o desenho dos principais aspectos do tecido urbano com a omissão das linhas e preenchimentos de áreas que não receberiam propostas projetuais. Outro aspecto que chama atenção e aponta para essa postura é a inexistência do planejamento de um zoneamento funcional, se diferenciando dos projetistas anteriores. Ulhôa Cintra apenas indicou a possibilidade de implementar alguns usos e edifícios tendo em vista os eixos viários e ferroviários, como veremos a seguir.

O método de Ulhôa Cintra, na compreensão de Reynaldo (2017, p. 269), segue orientação do urbanismo francês, recorrendo a análise do tecido urbano com o objetivo de localizar as permanências e planejar as adequações para resolver os problemas da estrutura viária, conferindo relevância aos aspectos singulares. O uso de um traçado com linhas curvas, irregulares releva a preocupação de compreender e conservar aspectos da trama urbana existente.

A proposta de Ulhôa Cintra para o sistema viário do Recife, conforme Pontual (2001, p. 86), não se baseia numa solução centralista, evitando estabelecer a Praça da Independência como foco de atração e distribuição da circulação. Fazendo referência aos estudos de Hénard e as colocações de Stübben sobre o traçado de vias radiais e perimetrais nas cidades de Moscou, Berlim e Paris, Ulhôa Cintra sintetiza:

Máu grado as consideráveis diferenças de forma e disposição interior, nota-se este traço que lhes é comum: todas as vias de expansão e penetração convergem bem para o núcleo, mas não todas para o mesmo ponto nem para o mesmo monumento. Todas essas linhas ao contrário, se ligam a uma espécie de circuito fechado ou coletor que nós propomos chamar perímetro de irradiação e que é traçado a uma certa distância do centro matemático da cidade. (JORNAL PEQUENO, 8 de novembro de 1943)

Portanto, tendo como base a compreensão do funcionamento da circulação das cidades europeias e as formulações urbanísticas elaboradas no início do século XX, Ulhôa Cintra investe no traçado de um Perímetro de Irradiação para o Recife, a ser complementado por radiais e perimetrais. Cabe salientar, como destaca Reynaldo (2017, p. 263), que os princípios de Hénard haviam sido elaborados no início do século XX e estavam defasados do debate internacional e nacional sobre a ordem moderna e o tratamento do tecido tradicional.

Na opinião de Pontual (2008, p. 187), a adoção de soluções que seguiam o esboço do sistema viário elaborado para São Paulo em 1924, revelava que “a racionalidade técnica não continha especificidade, era apropriada a Paris, São Paulo ou Recife”. No Recife, Ulhôa Cintra constata a falta de articulação entre os três bairros principais da cidade: Santo Antônio, Recife e Boa Vista e propõe a reversão desse quadro com a criação de um aterro na confluência dos rios Capibaribe e Beberibe na bacia de Santo Amaro viabilizando a constituição do Perímetro de Irradiação. (JORNAL PEQUENO, 8 de novembro de 1943).

Conforme Ulhôa Cintra, o desenho do aterro consistia na configuração da bacia de Santo Amaro em maré-baixa, resultando em uma margem de forma côncava com curvatura acentuada, que necessitaria de um cais para protegê-la das erosões. Seria projetada uma **Praça no aterro de Santo Amaro** (nº 12) que estaria articulada por uma **Ponte em Santo Antônio** (nº 44), à Praça da República e uma **Ponte no bairro do Recife** (nº 40), conectada à Praça Tiradentes. A composição deste conjunto daria forma ao perímetro de irradiação em semi-círculo que ligaria os bairros centrais, para isso seria necessário alargar de ruas do bairro de Santo Antônio e do bairro do Recife.

Nota-se que Ulhôa Cintra modifica o traçado da Praça da República devido a inserção da ponte, é possível que as formas arredondadas tenham sido utilizadas para harmonizar o

desenho das praças dos bairros centrais. Na **Praça no aterro de Santo Amaro** (n° 12), o engenheiro projeta edifícios alongados de forma denteada, semelhante a proposição de Hérnard para o *Boulevard à Redans* (ou bulevar denteado)⁸⁰, em que as fachadas são interrompidas pela presença de espaços vegetados. Na composição de Ulhôa Cintra, há intensa relação entre a composição arquitetônica e a presença da vegetação nesse trecho, infelizmente, não se sabe qual seria o uso dessas edificações projetadas.

Para além do perímetro, Ulhôa Cintra investe na indicação de três perimetrais e cinco radiais. A primeira perimetral é chamada pelo engenheiro de Perimetral de Primeira Ordem e acompanha o eixo de composição do **Avenida-canal de articulação Paissandu-Santo Amaro** (n° 26), conforme Ulhôa Cintra:

*[...] aproveitei o traçado muito feliz do canal de saneamento, ora em construção, traçado que, pode-se dizer, veio mesmo a calhar para o lançamento de uma perimetral. Todos os projetos anteriores também tiraram partido desse traçado acentuando-se alguns como **avenida-parque** ou como **sistema de parque** (Nestor de Figueiredo).*

*[...] Aconselho que se lhe dê largura mínima de 100 m, sem contar diversos **parques** escalados ao longo de seu percurso. A largura de 100 permite secções com faixas de rolamento de trânsito rápido e lento nos dois sentidos, além de **faixas verdes**. (JORNAL PEQUENO, 8 de novembro de 1943, grifo nosso)*

Sendo assim, suas sugestões mantêm o traçado do canal e seu caráter vegetado, para o engenheiro, essa perimetral serviria de complemento ao Perímetro de Irradiação quando a população da cidade aumentasse, estando convenientemente situada a 2,5 km de distância da Praça da Independência. No relatório, Ulhôa Cintra destaca que o canal seria semelhante a Avenida General Paz (figura 125), construída na cidade de Buenos Aires por volta de 1940, ele destaca que a proposta do Recife estaria melhor integrada a rede de viação urbana.

Figura 125 - Projeto da Avenida General Paz em Buenos Aires de 1938.



Fonte: Gruschetsky, 2014.

⁸⁰ Para mais informações, ver ponto 2.3. do capítulo 2.

Nota-se que este é o único canal presente na proposta de Ulhôa Cintra, ele não optou por criar canais acompanhando os cursos d'água que seguiam pelos bairros de Remédios, Bongü, Madalena e Zumbi. O engenheiro não mantém a conformação natural da Ilha Joana Bezerra e da Ilha do Leite, aterrando seus cursos d'água, e além disso, conecta os bairros de São José e Cabanga com Afogados por meio de aterro, eliminando as pontes existentes. No relatório com as sugestões Ulhôa Cintra diz: “Sei que os aterros aqui são caros e os materiais necessários difíceis de encontrar, mas sei também que a cidade nunca recuou diante deles, pois foi assim que se constituiu” (JORNAL PEQUENO, 8 de novembro de 1943).

A Perimetral de Segunda Ordem segue um eixo viário já existente na cidade, seguindo o traçado de semi-círculo como as outras perimetrais. Ela se inicia no Largo Nossa Senhora da Paz no bairro de Afogados, seguindo pela Estrada dos Remédios na direção da Torre, se inflexionando para atravessar a Ponte da Torre, seguindo para o Largo da Encruzilhada e pela Estrada de Belém, passando pelos bairros do Hipódromo e Campo Grande, para atingir um **Largo na Avenida Cruz Cabugá** (n° 38) e seguir em direção à Olinda.

A Perimetral de Cintura acompanha o traçado de um eixo ferroviário auxiliar, que partiria próxima da estação de Areias na porção sudeste da cidade, cortando o rio Capibaribe entre Monteiro e Apipucos, descendo pelos bairros de Casa Amarela e Peixinhos e seguindo para o porto no bairro do Recife por ponte projetada. Essa perimetral estava entre 5 a 8 km de distância da Praça da Independência, na visão de Ulhôa Cintra, ela poderia “ser tratada como avenida-parque em alguns trechos de seu percurso” (JORNAL PEQUENO, 8 de novembro de 1943). Segundo Pontual (2001, p. 87), o engenheiro propôs a criação de uma zona industrial ao sul, entre Afogados e Areias e uma zona industrial ao norte, entre Peixinhos e o porto, nas proximidades da linha férrea.

A primeira radial proposta fica no setor noroeste, segundo Ulhôa Cintra “partindo da praça prevista na confluência dos dois rios liga primeiramente á outra grande praça na face sul da bacia portuária do Beberibe”, desta segunda praça ela se divide em três ramificações “um ramo sul vai diretamente a Olinda; outro, tratado como avenida-parque vai a Campo Grande e além; e, finalmente, um terceiro segue o leito da Estrada Norte” (JORNAL PEQUENO, 8 de novembro de 1943).

Nota-se nesta radial a articulação entre diversos espaços livres públicos propostos, integrando a **Praça no aterro de Santo Amaro** (n° 12), a **Praça na bacia de Beberibe** (n° 13) a **Avenida-parque de Campo Grande** (n° 14). A implantação da Praça na bacia de Beberibe tira partido do aproveitamento de uma grande área alagada que aparece na Planta de 1932. O

traçado da Avenida-parque de Campo Grande enfatizava a presença de eixos viários preexistentes, que correspondem atualmente ao eixo conformado pela Avenida Jayme da Fonte, a Rua Odorico Mendes e a Rua Jerônimo Viléla.

A proposição de uma Avenida-parque acompanhando esse traçado já havia sido proposta por Figueiredo, embora se utilizasse de uma composição diferenciada. Ulhôa Cintra opta pelo desenho de um único canteiro central no trecho da Avenida-Parque que fica no bairro de Santo Amaro, que se divide em dois canteiros no trecho em Campo Grande e vai ser tornando mais largo à medida que se afasta em direção aos arrabaldes.

A segunda radial também parte da Praça no aterro de Santo Amaro, passa pelo Parque 13 de Maio e pelo Cemitério Público de Santo Amaro, chegando a um **Parque no Espinheiro** (nº 15) na interseção com a avenida-canal, se ramificando para a direção dos bairros do Espinheiro e Encruzilhada e para a direção dos bairros dos Aflitos e Torre. Conforme Ulhôa Cintra, no trecho entre a praça e o parque projetados “convém que essa radial seja fortemente acentuada, pois constitui tronco de grande importância futura”, nota-se o desenho de um canteiro central vegetado nesse trecho de maior largura, que conectou vias existentes na época e que atualmente correspondem ao eixo da Avenida Mário Melo e Rua dos Palmares. Interessante observar que Ulhôa Cintra não denominou o trecho da radial entre a praça e o parque como avenida-parque, estabelecendo somente a existência de um **canteiro linear**, assim como propõe para a Rua General Abreu e Lima (atual Avenida Dantas Barreto).

A terceira radial está vinculada ao Perímetro de Irradiação, seguindo pela **Ponte Duarte Coelho** (nº 46) para a Avenida Conde da Boa Vista, indo até uma **Praça de distribuição na Soledade** (nº 21), como denomina Ulhôa Cintra (JORNAL PEQUENO, 8 de novembro de 1943). A composição desta praça altera o traçado das esquinas próximas ao Largo da Soledade e o substitui. Da praça, a radial se ramifica seguindo para a Capunga, para a Praça do Derby e para a Ponte da Madalena, seguindo a partir desta na direção da Avenida Caxangá. O engenheiro propõe o alargamento da Avenida Conde da Boa Vista, para adquirir cerca de 27 metros de largura.

A quarta radial corresponde as avenidas marginais ao rio Capibaribe, que segundo Ulhôa Cintra, seriam “tratadas como avenidas-parques, formando o conjunto, avenida e rio uma cunha verde de penetração” (JORNAL PEQUENO, 8 de novembro de 1943). Essa proposição se assemelha à elaborada para o rio Tietê em São Paulo em 1922, e se aproxima da composição de Olmsted para Riverside⁸¹, uma vez que se apresenta como um eixo de extensão do tecido

⁸¹ Olhar projeto de Riverside elaborado por Olmsted, no ponto 2.2. do capítulo 2.

urbano alongado e com exuberância em vegetação, fortalecendo o caráter pitoresco ao longo das águas.

A **Avenida-parque rio Capibaribe** (n° 34) se inicia pela presença de um **Parque na Ilha Joana Bezerra** (n° 27), que envolve as curvas do rio com um traçado sinuoso tendo uma extensão que vai de uma **Ponte nos Coelhos** (n° 49) até a Ponte da Madalena. No seu eixo central foi indicada a criação de um estádio esportivo, que fica de frente para uma **Ponte na Ilha Joana Bezerra** (n° 50), esta permite a extensão da superfície vegetada para a outra margem do rio através da presença de um **Parque na Ilha do Leite** (n° 25). Nota-se que Ulhôa Cintra opta por aterrar as áreas alagáveis no bairro da Ilha do Leite e estabelecer o parque alongado que acompanha as margens do rio, sem recorrer a um desenho profundo acompanhado do canal em forma de “U”, indicado por Brito, Figueiredo e Corrêa Lima.

A partir desse trecho a Avenida-parque no rio Capibaribe segue na direção noroeste criando nas margens espaços livres públicos vegetados de formato alongado nos bairros do Derby, Madalena, Capunga, Torre, Aflitos e Jaqueira. Depois de passar a **Ponte no Parnamirim** (n° 54), os espaços vegetados na margem do rio ao norte ganham maior proporção, nos bairros de Santana, Poço e Casa Forte, aproveitando as curvas e a existência de pequenas ilhas. Enquanto as margens ao sul do Capibaribe ficam destituídas de espaços gramados de borda no bairro do Cordeiro. Os canteiros vegetados alongados reaparecem na porção dos bairros do Monteiro e da Iputinga e a radial deixa de acompanhar as águas para se estender até o bairro de Dois Irmãos. Ao analisar a planta de 1932 é possível constatar que a extensão dos espaços vegetados foi planejada por Ulhôa Cintra tirando partido dos terrenos sem ocupação na margem do rio, evitando a realização de desapropriações onerosas nos bairros ocupados.

Na proposta, as avenidas-parques se estabelecem como espaços livres públicos lineares de maior nível hierárquico. Inclusive, a Avenida-parque no rio Capibaribe, pela sua extensão e largura, poderia inclusive ser considerada como parque linear ou corredor ecológico, considerando os termos mais recorrentes na atualidade. A composição de Ulhôa Cintra parece enfatizar e priorizar a presença vegetal e a função recreativa em relação à função de circulação nesses espaços livres públicos.

Atravessando o rio Capibaribe, as pontes do Lasserre (atual Ponte da Capunga) e da Torre se destacam pela presença de **largos** nas suas extremidades, passíveis de serem identificadas pelo alargamento do traçado urbano. Possivelmente esses largos teriam uma composição seca, sem componentes vegetados, enfatizando a presença das pontes e

contrastando com os espaços vegetados circundantes. A proposta de Ulhôa Cintra também apresenta uma série de espaços livres públicos existentes destacados no desenho, como a Praça Euclides da Cunha, a Praça de Casa Forte e alguns indicados pelo alargamento do traçado, como o Largo da Madalena (atual Praça Solange Pinto Melo) e o **Largo no Parnamirim** (nº 36), atual Praça do Parnamirim.

A quinta radial proposta por Ulhôa Cintra se inicia no Perímetro de Irradiação na Praça do Carmo e segue pela nova avenida, a Coronel Suassuna (atual Avenida Dantas Barreto). O engenheiro ressalta que esta avenida já havia sido proposta por Domingos Ferreira e Figueiredo, e propõe sua composição com largura de 50 metros. Nas palavras de Ulhôa Cintra, “A implantação da nova Estação Central em Cinco Pontas, mesmo no eixo dessa magnífica artéria radial parece-me que afastará todas as dúvidas e se imporá naturalmente” (JORNAL PEQUENO, 8 de novembro de 1943). Sendo assim, Ulhôa Cintra projeta a **Praça da Estação Central** (nº 11), e a radial parte desta para a Rua Imperial, que tem como paralela a Estrada Sul, que é voltada para o lado da extensão do porto no bairro de São José.

Ulhôa Cintra destaca que a Igreja de São Pedro dos Clérigos merece particular atenção, visto que “está ela enquadrada por um pátio encantador, fechado, que destaca e realça a magnífica arquitetura de sua fachada” (JORNAL PEQUENO, 8 de novembro de 1943). Segundo Outtes (1997, p. 199-200), a atuação do engenheiro é paradoxal, parece tentar equilibrar a conservação dos aspectos característicos e tradicionais do Recife com a necessidade de sanear e modernizar seu tecido urbano. O engenheiro parece ter uma compreensão diferenciada com relação a conservação, sem privilegiar unicamente os edifícios notáveis, ao falar sobre o Recife, Ulhôa Cintra coloca que:

Ao lado de chagas sem duvida, deparam-se inumeras visões arquitetonicas isoladas e de conjunto, de uma arquitetura simples e honesta que a evolução modernista raramente consegue superar. Enfim, muito mais coisas de conservar que destruir. (JORNAL PEQUENO, 8 de novembro de 1943)

É possível verificar no traçado a inserção de novas vias, inclusive diagonais, para além das radiais e perimetrais. Na compreensão de Reynaldo (2017, p. 268), as propostas introduziram novos elementos na morfologia urbana e provocaram a criação de vias com traços distintos dos existentes, por fim, a “composição incorporava os edifícios antigos e colocava em destaque, uma vez mais, a dualidade entre permanência e substituição do tecido tradicional”.

As sugestões de Ulhôa Cintra foram bem aceitas, conforme Pontual (2008, p. 189), suas propostas se mantiveram como referência para a realização de intervenções na cidade até a

aprovação do Código de Obras em 1961. De acordo com Outtes (1997, p. 200), em 1943 foram iniciadas as demolições no Pátio do Paraíso para a abertura da Avenida Dantas Barreto com largura de 32 metros no trecho entre a Avenida 10 de novembro (atual Avenida Guararapes) e a Praça da República.

6.5 Considerações parciais

A partir da análise podemos sintetizar que no sistema de parques do anteprojeto de Nestor de Figueiredo de 1932 foi identificada grande quantidade de espaços livres públicos, se distribuindo nos bairros do continente próximos ao centro urbano e nos arrabaldes. Nos bairros dos Coelhoos, Ilha do Leite, Boa Vista, Espinheiro e Santo Amaro, o arquiteto aproveitou a presença de sítios alagados para a configuração de bosques, praças e avenidas-parques. Nos arrabaldes, onde havia mais solo sem ocupação, nota-se que Figueiredo optou pela acentuação de eixos viários existentes através da implementação de canais, avenidas-parques e pela inserção de inúmeras praças e largos, preenchendo a malha urbana com quadras residenciais de pequena dimensão intercaladas com espaços livres públicos.

Na proposta de Figueiredo, as avenidas-parque tem destaque como espaços livres públicos de caráter linear, sua composição acentua a tendência do arquiteto em criar cenários monumentais por meio de praças e canteiros de traçado retilíneo. No entanto, tais avenidas não se constituem como eixos estruturadores do tecido urbano, sendo propostas em uma distribuição difusa e desarticulada, assim como os espaços livres públicos de caráter de mancha. Destes, os bosques se destacam por seu traçado curvilíneo, acompanhando as águas do rio Capibaribe e do Canal de Articulação Paissandu- Santo Amaro.

No que tange ao tratamento do tecido urbano preexistente, Figueiredo manteve a configuração do bairro do Recife, realizando a extensão do porto por aterro na porção leste e oeste da ilha para abrigar armazéns e alguns cais. Em Santo Antônio e São José propôs modificações de maior impacto, com a convergência das radiais na Praça da Independência, enfatizando esse espaço de maneira monumental. No restante da proposta, o arquiteto recorreu a remodelação e a retificação de alguns eixos viários, de uma maneira geral, a proposta impressiona pela inserção de grande quantidade de componentes novos no traçado urbano. Poucas edificações existentes foram desenhadas por Figueiredo no anteprojeto, o que corrobora com o argumento dos pareceristas de que pouca atenção foi dada ao “*survey*” e às preexistências.

Pode-se dizer que a compreensão de paisagem de Figueiredo transparece na sua preocupação em distribuir grande quantidade de espaços livres públicos de maneira equitativa em todo o tecido urbano. O arquiteto parece compreender de fato a necessidade de planejar espaços vegetados públicos, adequados as múltiplas necessidades de lazer da população, constituindo proposições de tipos variados para atividades esportivas e contemplativas. O sistema de parques elaborado por Figueiredo revela seu interesse em desenhar a cidade em sua totalidade, equilibrando e contrastando os espaços construídos e os espaços livres de edificação. Sua proposta se constitui como a mais ousada, em que o desenho da cidade é elaborado de maneira precisa e definida, tal qual se desenha a arquitetura de um edifício.

O sistema de parques elaborado por Atílio Corrêa Lima em 1936 contempla principalmente os bairros próximos ao núcleo urbano - que contavam com áreas adequadas à expansão - e se estendia até o bairro do Recife. O sistema de parques se diferencia pela inserção de campos esportivos que priorizam a atividade recreativa e são dispostos de maneira articulada ao sistema de transportes. Nas áreas centrais, merece destaque a composição do Parque no Espinheiro e Santo Amaro com um traçado articulado ao Canal de Articulação Paissandu-Santo Amaro e ao Cemitério Público de Santo Amaro. O Parque na Ilha do Leite, por sua vez, se destaca não só pela dimensão, mas também pelo uso, destinado a receber edificações educacionais do centro universitário.

De maneira geral, a maior parte dos espaços livres públicos de caráter de mancha se constituem como parques de grandes dimensões, revelando problemas no que tange a diversificação dos tipos. Além disso, nota-se a carência de espaços livres públicos propostos nos arrabaldes, na visão de Corrêa Lima, essas porções da cidade abrigariam pequenas fazendas e hortas como espaços livres. Essa opção do urbanista levaria a constituição de um tecido urbano repleto de propriedades privadas, marcado pela escassez de áreas públicas de lazer que estimulassem o encontro entre as pessoas.

A atuação de Corrêa Lima procurou ser mais flexível e respeitosa com o tecido urbano preexistente, buscando estruturar o sistema de parques e o sistema viário partindo da lógica do traçado existente, nota-se a demarcação de diversas edificações de referência na planta do anteprojeto. Ainda assim, chamou a atenção a implementação de aterros no Cabanga, Afogados e em Santo Amaro. Este, tomando o lugar das águas, conferia uma morfologia urbana totalmente distinta da existente, desrespeitando as condições do suporte natural. No aterro de Santo Amaro, a composição monumental da avenida-parque se diferencia dos outros espaços

livres públicos de caráter linear, na maioria pontes, no entanto não se configura como elemento articulador e estruturador da morfologia.

Concluimos que a compreensão de paisagem de Corrêa Lima se expressa de maneira sutil em seu projeto de sistema de parques para o Recife. O fato de o urbanista considerar em sua proposta de zoneamento a constituição de uma Zona de Espaços Livres indica que ele compreendia a necessidade programática de se planejar espaços vegetados públicos para o lazer, sobretudo esportivo. No entanto, ao constatar a distribuição concentrada nos bairros centrais, a pouca variedade de tipos de espaços livres públicos propostos e a carência de espaços lineares de articulação, consideramos que pouca atenção foi dada a questão fundamental do projeto de paisagem, que é a ampliação do acesso da população a esses espaços. No que tange à sensibilidade para com o tecido urbano preexistente e o suporte natural, a atuação de Corrêa Lima é ambígua, uma vez que parte do estudo da história e das linhas estruturais da cidade, mas ao mesmo tempo vai de encontro as dinâmicas da natureza de maneira mais contundente do que os outros projetistas.

Por fim, o sistema de parques presente nas sugestões de Ulhôa Cintra de 1943, prioriza a inserção de espaços livres públicos de grande porte no núcleo central e nos bairros próximos, deixando os arrabaldes praticamente desprovidos de espaços vegetados para o lazer. Ainda assim, a composição das duas avenidas-parques prevê a extensão da urbanização dos arrabaldes e asseguram o lazer da futura população residente nas imediações desses eixos. A proposta estrutura as grandes linhas do tecido urbano, sem projetar de maneira minuciosa todas as quadras da expansão, preservando grande parte do tecido. A adoção dessa estratégia leva a falta de provisão de espaços livres públicos de pequeno porte entremeados no tecido construído, aspecto que também pode ser constatado na proposta de Corrêa Lima.

Os espaços livres públicos de caráter linear são de fato o destaque da proposta de Ulhôa Cintra, visto que as avenidas-parques, o canal e os canteiros vegetados foram formulados de maneira alongada com grande extensão, provocando uma melhor costura e articulação com os espaços livres públicos de caráter de mancha. Esta é a primeira proposta em que o rio Capibaribe aparece como eixo estruturador para inserção de espaços livres públicos, conformando uma grande área vegetada de traçado sinuoso, encabeçada pelo Parque na Ilha Joana Bezerra. A proposta de Ulhôa Cintra se tornou referência para as intervenções realizadas no sistema viário do Recife nos anos seguintes, mas muito pouco foi feito no sentido de implementar as ideias para o sistema de parques.

A compreensão de paisagem de Ulhôa Cintra se revela de maneira mais marcante na sua sensibilidade com relação ao tecido urbano preexistente e ao suporte natural, visível na proposição para o rio Capibaribe. Provavelmente, sua experiência projetual no campo da topografia, da hidráulica e do saneamento em São Paulo o levou a enxergar nesse curso d'água a possibilidade de concretizar a imagem de um cenário pinturesco que também havia idealizado para o rio Tietê anos antes. O sistema de parques de Ulhôa Cintra enfatiza a articulação entre espaços livres públicos muito mais do que a distribuição e a diversificação, sendo assim, também tem suas limitações.

Em síntese, podemos dizer que a proposição de sistema de parques nesses planos urbanísticos parece ser impulsionada pelo desejo de desenhar a morfologia da cidade, considerando seus cheios e vazios, a materialidade de sua arquitetura, a transparência de seus verdes e o reflexo das águas. A proposição de parques, bosques, campos esportivos, praças, avenidas-canais e avenidas-parques pretendia aproximar a imagem do Recife das cidades de referência no exterior, respondendo as demandas sanitárias, artísticas e recreativas da população.

7 O PROJETO DE PAISAGEM DE SISTEMAS DE PARQUES NOS PLANOS PARA O RECIFE (1917-1943)

Identificar os princípios de concepção dos projetos de paisagem de sistemas de parques elaborados para o Recife na primeira metade do século XX foi o objetivo principal desta dissertação. No decorrer dos capítulos buscamos refletir sobre como o debate urbanístico acerca do planejamento das cidades estava profundamente vinculado à elaboração de projetos de paisagem de sistemas de parques e à articulação de espaços livres públicos.

O **sistema de parques** foi elaborado por Olmsted no século XIX como um tipo de **projeto de paisagem** que enfatizava o parque como antítese da cidade. Para o arquiteto paisagista, o contato com os componentes naturais era capaz de promover a saúde e o bem-estar das pessoas que vivenciavam as condições confinadas dos espaços construídos. Portanto, o parque era considerado como uma necessidade, sendo assim, deveria ser distribuído em todo o tecido urbano a partir de um sistema elaborado na escala da cidade.

Enquanto projeto de paisagem, a formulação de sistemas de parques envolve problemáticas específicas, que foram apontadas na atualidade pelo filósofo Jean-Marc Besse (2014) como: a preocupação com as questões ecológicas do sítio e seu **meio ambiente natural**; a investigação dos aspectos materiais e imateriais que marcaram seu **solo**; e as relações funcionais, temporais e espaciais que fazem desse sítio parte de um todo, de um **território**. Ainda que a teoria de Besse seja recente, foi possível verificar como cada uma das problemáticas foi tratada por Olmsted em suas propostas de sistemas de parques.

Nota-se que a compreensão de paisagem à época era associada ao que Besse (2010, p. 260) chama de concepção pitoresca ou ornamental. Na qual a paisagem corresponde a um cenário natural, um espetáculo visual descoberto a partir da altura ou da distância, que deveria provocar uma emoção sensível ou prazer estético. Essa compreensão vinculada aos aspectos visuais e artísticos da paisagem teve relação com o desenvolvimento da pintura de paisagem e se fortaleceu no período moderno, em que havia forte dicotomia entre a natureza e a cidade. O pensamento de Olmsted é fundamentado por essa compreensão de paisagem, que também passa a embasar a atuação dos arquitetos da paisagem.

Projetar a paisagem significava criar parques e jardins nos quais a população poderia desfrutar dos benefícios físicos e mentais proporcionados pela vivência do cenário natural. Para compor tal cenário, os arquitetos da paisagem desfrutavam de uma sabedoria particular: a

sensibilidade para com a natureza e o domínio da botânica. Se pensarmos que profissionais que eram chamados de “jardineiros da paisagem” passaram a ser “arquitetos da paisagem” em meados do século XIX, podemos compreender como a arte e a técnica da jardinagem era fundamental na atuação desses projetistas. Podemos dizer que nas propostas dos arquitetos da paisagem, a ênfase estava na problemática do **meio ambiente natural**, o que possibilitava a elaboração de soluções mais refinadas.

Quando o projeto de parques e sistema de parques se torna objeto de engenheiros, arquitetos e urbanistas o manejo sensível da natureza perde um pouco de sua ênfase. Entram em jogo as necessidades artísticas e higiênicas, os espaços livres públicos passam a ser concebidos com uma composição mais simplista e genérica. A análise dos sistemas de parques dos planos da primeira metade do século XX para o Recife permitiu vislumbrar que pouco é discutido à respeito do traçado internos dos espaços livres públicos, sobre as espécies vegetais a serem utilizadas ou acerca do tratamento da topografia e das águas, por exemplo.

Foi possível constatar através das propostas de Brito, Figueiredo, Corrêa Lima e Ulhôa Cintra que havia de fato uma preocupação com a articulação de espaços livres públicos, com a proposição de tipos de variadas escalas e funções distribuídos em todo o tecido urbano. Nesse caso, podemos dizer que há uma ênfase na problemática do **território** motivada por uma visão da cidade como totalidade, na medida em que o interesse maior dos engenheiros, arquitetos e urbanistas era garantir a presença de espaços livres públicos em todo o tecido urbano, ainda que não soubessem ao certo sua composição de maneira detalhada.

Entende-se que esses profissionais enxergavam os espaços livres públicos como componentes essenciais para a constituição de um modo de vida plenamente moderno, associado experiência de uma cidade bela e salubre. Os projetistas não mediam esforços para que o efeito desejado fosse criado, mesmo que fosse necessário retificar cursos d’água, aterrar porções de mar ou desmontar morros, indo de encontro à dinâmica da natureza. Sendo assim, sua compreensão sobre o projeto de paisagem esbarrava em limites se considerado o respeito à natureza.

As formulações para o Recife da primeira metade do século XX revelam o projeto de paisagem de sistema de parques como um componente complementar no plano geral para a cidade. A inserção dos espaços livres públicos não era o foco principal do plano, estava subordinada às soluções de drenagem, ao zoneamento funcional ou ao sistema viário proposto. Ainda assim, podemos concluir que o sistema de parques era parte essencial ao plano, sem a qual não seria possível alcançar a visão idealizada para o todo. O sistema de parques contribuía

para a estruturação do tecido urbano proposto, assim como atendia às demandas sanitárias, artísticas e recreativas. De modo que, a formulação do planejamento da cidade não poderia ser levada adiante sem que fosse prevista a constituição de um projeto de paisagem de sistema de parques, constata-se a resolução de questões urbanísticas e paisagísticas de maneira imbricada.

Os esquemas elaborados na pesquisa (figuras 126, 127, 128 e 129) tiveram como objetivo ressaltar os sistemas de parques propostos, revelando como a presença das águas e da vegetação contribuíram para estruturar cada intervenção, enfatizando nós e eixos viários, núcleos de bairros e potencializando espaços com qualidades paisagísticas. Os documentos gráficos e textuais foram investigados tendo como base a compreensão de que projetar “não é somente traçar linhas, mas tocar simultaneamente nos registros do saber adquirido, do desenho e da observação visual”, como afirma Besse (2014, p. 159). Nesse sentido, foi possível verificar a composição de sistema de parques diferentes em cada plano, refletindo distintos **princípios de concepção** associados ao **tratamento do tecido urbano existente** e à definição dos **tipos e da distribuição de espaços livres públicos**.

Figura 126 - Comparação entre sistemas de parques dos planos urbanísticos analisados tendo em vista o Esquema 2 – Espaços livres públicos identificados.

ESQUEMA 2 - ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS IDENTIFICADOS

- espaços livres públicos identificados
- águas
- quadras
- sítios naturais
- edifícios existentes
- edifícios propostos
- linhas férreas
- curvas de nível
- estações de distrito



PROJETO DE MELHORAMENTOS - BRITO 1917



ANTEPROJETO - FIGUEIREDO 1932



ANTEPROJETO - CORRÊA LIMA 1936



SUGESTÕES - ULHÔA CINTRA 1943

Fonte: Autora.

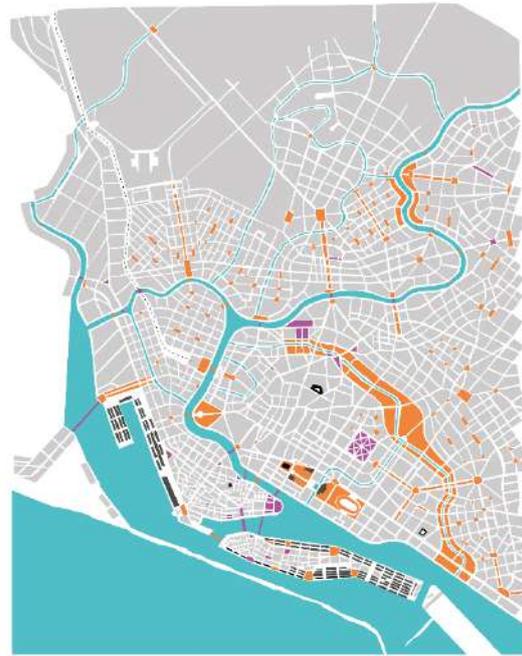
Figura 127 - Comparação entre sistemas de parques dos planos urbanísticos analisados tendo em vista o Esquema 3 – Espaços livres públicos existentes e propostos.

ESQUEMA 3 - ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS EXISTENTES E PROPOSTOS

- espaços livres públicos existentes
- espaços livres públicos propostos
- águas
- quadras
- sítios naturais
- edifícios existentes
- edifícios propostos
- linhas férreas
- curvas de nível
- estações de distrito



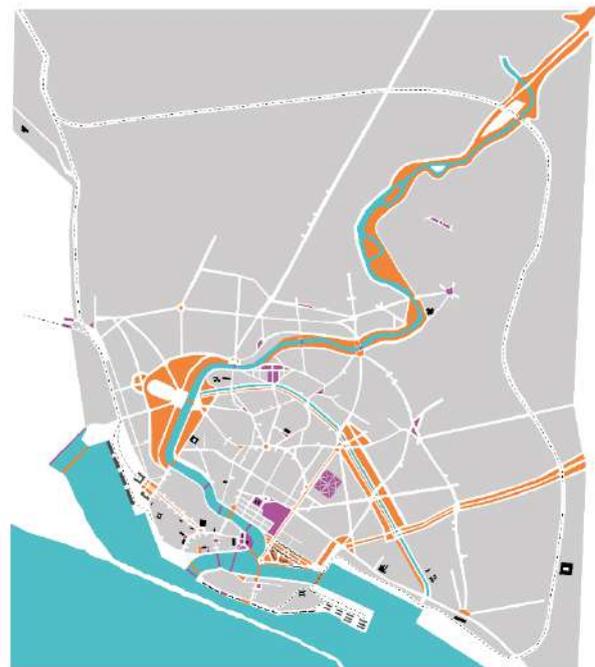
PROJETO DE MELHORAMENTOS - BRITO 1917



ANTEPROJETO - FIGUEIREDO 1932



ANTEPROJETO - CORRÊA LIMA 1936



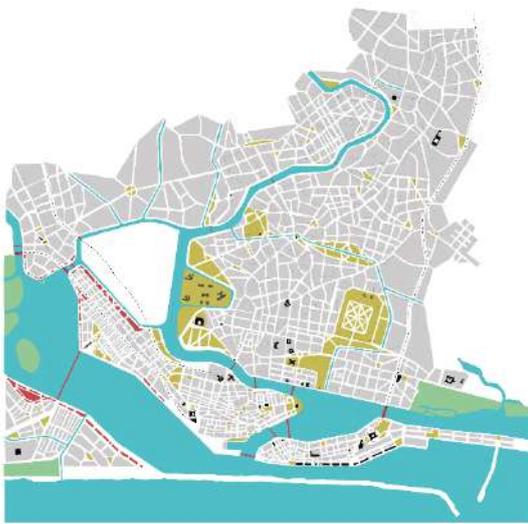
SUGESTÕES - ULHÔA CINTRA 1943

Fonte: Autora.

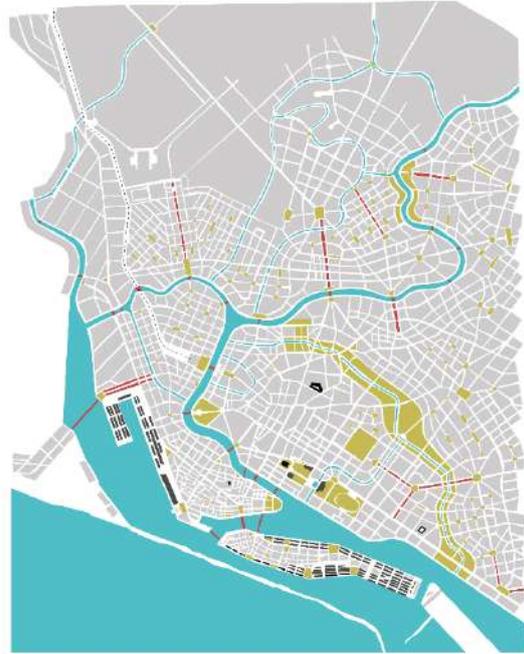
Figura 128 - Comparação entre sistemas de parques dos planos urbanísticos analisados tendo em vista o Esquema 4 – Espaços livres públicos de caráter linear e de mancha.

ESQUEMA 4 - ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS DE CARÁTER LINEAR E DE MANCHA

- espaços livres públicos de caráter linear
- espaços livres públicos de caráter de mancha
- águas
- quadras
- sítios naturais
- edifícios existentes
- edifícios propostos
- linhas férreas
- curvas de nível
- estações de distrito



PROJETO DE MELHORAMENTOS - BRITO 1917



ANTEPROJETO - FIGUEIREDO 1932



ANTEPROJETO - CORRÊA LIMA 1936



SUGESTÕES - ULHÔA CINTRA 1943

Fonte: Autora.

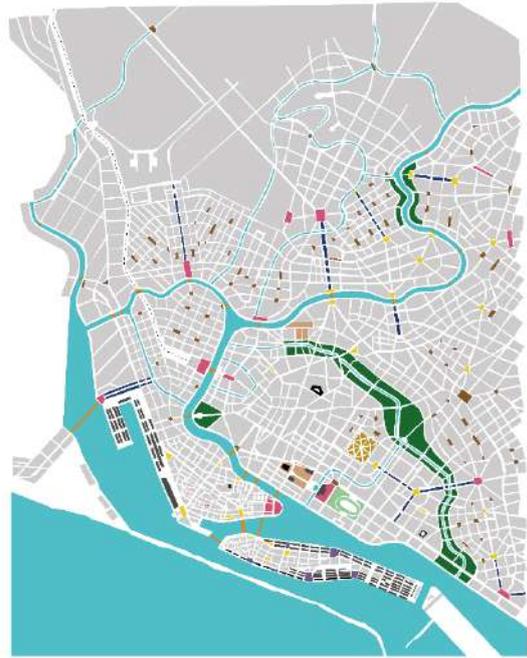
Figura 129 - Comparação entre sistemas de parques dos planos urbanísticos analisados tendo em vista o esquema 5 – Tipos de espaços livres públicos.

ESQUEMA 5 - TIPOS DE ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS

- bosque
- parque
- cemitério
- campo esportivo
- praça de grande porte
- praça de pequeno porte
- largo
- pátio
- cais
- ponte
- avenida-parque
- avenida-canal
- canteiro linear



PROJETO DE MELHORAMENTOS - BRITO 1917



ANTEPROJETO - FIGUEIREDO 1932



ANTEPROJETO - CORRÊA LIMA 1936



SUGESTÕES - ULHÔA CINTRA 1943

Fonte: Autora.

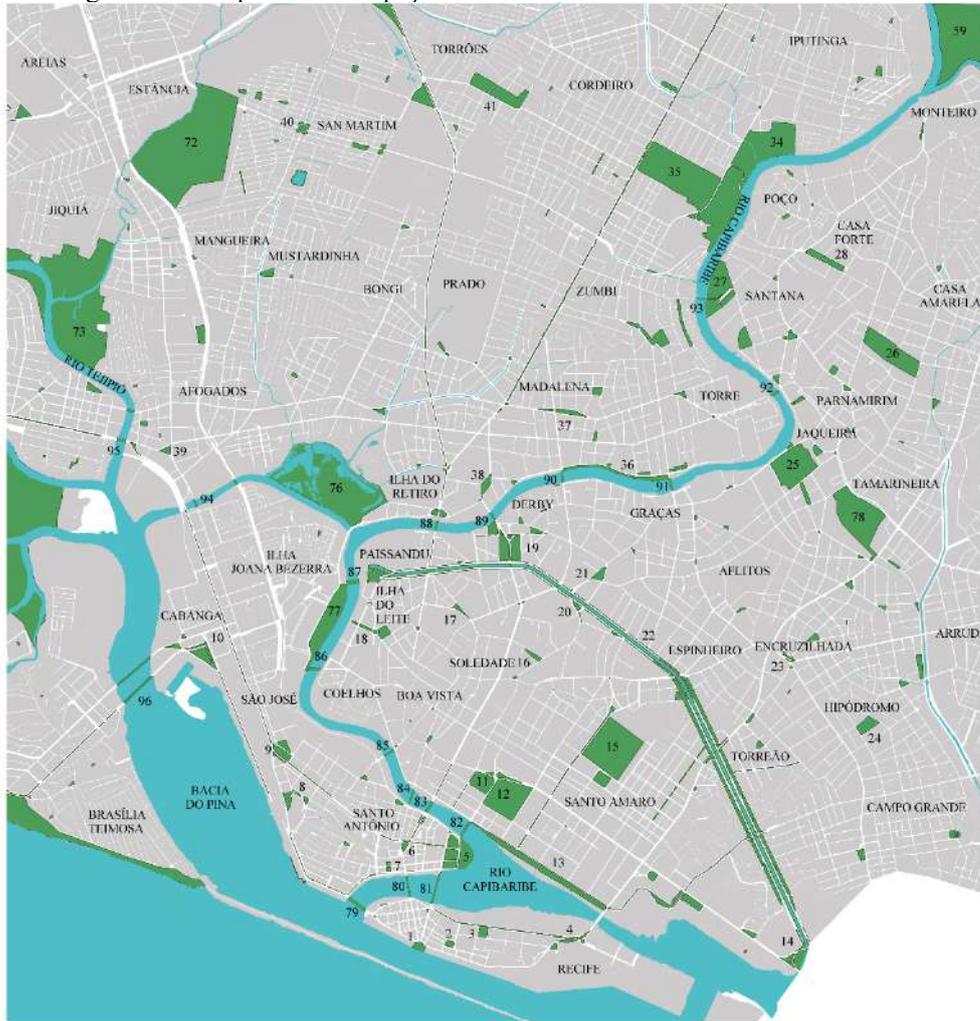
A atuação de Brito de fato se destaca como pioneira e parece direcionar alguns aspectos das abordagens posteriores. Sua preocupação com os problemas sanitários motiva a inserção de espaços livres públicos que tem como objetivo sanear baixios e córregos, integrando espaços sem ocupação à malha já consolidada. Para além da função sanitária, Brito compreende, provavelmente com a ajuda dos escritos de Camillo Sitte, que a composição de espaços livres públicos poderia levar em conta os aspectos artísticos-paisagísticos, conferindo especificidade ao tecido urbano planejado, adicionando por fim, o caráter pitoresco tão almejado.

A atenção direcionada à topografia diferencia o trabalho de Brito dos demais. O engenheiro é o único a desenhar as curvas de nível na planta, o que denota sua sensibilidade para projetar o traçado urbano de acordo com o escoamento das águas. Brito se preocupa em respeitar as condições do sítio natural, assim como conserva as características tradicionais do tecido urbano existente nos bairros mais consolidados, estabelecendo propostas mais ousadas nas áreas de expansão. Por sinal, ele foi o único a estender a intervenção para a região do Pina e Boa Viagem, antes mesmo que fosse criada a Avenida Beira-Mar, atual Avenida Boa Viagem. Em sua planta, grande número de edificações de referência são desenhadas, revelando o interesse em conhecer de forma aprofundada os marcos da história da cidade.

Três princípios de concepção do sistema de parques de Brito que merecem destaque. O primeiro é a inserção dos parques nos terrenos alagáveis da Ilha do Leite, do Espinheiro e de Santo Amaro, orientação que foi adotada nos planos seguintes, ainda que com composições completamente distintas. O segundo é a inserção de espaços livres públicos nas frentes de água, à maneira como compõe os cais desfrutando das visadas para o rio e para a bacia. E o terceiro é a criação de avenidas-canais nos córregos existentes, formulação que foi incorporada no anteprojeto de Figueiredo.

O principal canal proposto por Brito, que costurava o tecido urbano desde o Derby até o bairro de Santo Amaro, foi inserido em todos os planos urbanísticos analisados. Em 1925, no período de construção do Parque do Derby, foram iniciadas as obras para realização do canal, entretanto, somente na década de 1970 o chamado Canal Derby-Tacaruna (figuras 130 e 131) que acompanha a Avenida Agamenon Magalhães foi finalizado. O traçado existente no tecido urbano atual se aproxima do que foi proposto por Ulhôa Cintra, inclusive, corresponde a segunda perimetral, prevista no plano do engenheiro como Perimetral de Primeira Ordem. Em matéria do Jornal do Commercio de 27 de setembro de 2013, pesquisadores destacaram a relevância ecológica deste corredor para toda a cidade, à época, foi constatada a existência de 1320 árvores de 41 espécies diferentes.

Figura 130 - Esquema com espaços livres do tecido urbano atual na área de análise dos planos.



ESQUEMA - ESPAÇOS LIVRES DO RECIFE 2019
RECORTE NA ÁREA DE ANÁLISE DOS PLANOS



- espaços livres
- águas
- quadras

ESPAÇOS LIVRES:

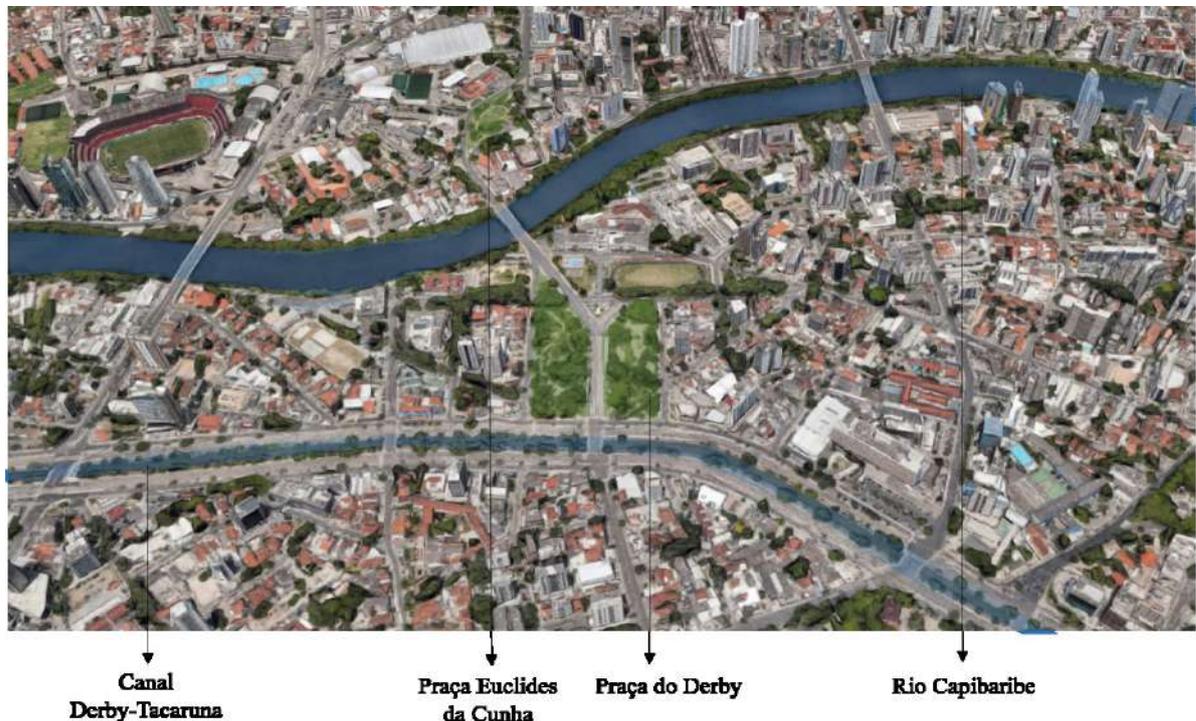
- | | | | |
|--|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 1- Praça Rio Branco | 19- Praça do Derby | 42- Parque Arnaldo Assunção | 90- Ponte da Capunga |
| 2- Praça Artur Oscar/Arsenal | 20- Praça Parque Amorim | 59- UICN Iputinga | 91- Ponte da Torre |
| 3- Praça Tiradentes | 21- Praça do Entroncamento | 72- APA Campo do Jiquiã | 92- Ponte do Parnamirim |
| 4- Largo do Forte do Brum | 22- Canal Derby-Tacaruna | 73- UCN São Miguel | 93- Ponte de pedestres |
| 5- Campo do Palácio das Princesas e Praça da República | 23- Largo da Encruzilhada | 76- ARIE Ilha do Zeca | 94- Ponte de Afogados |
| 6- Praça da Independência | 24- Praça Tertuliano Feitosa | 77- UCN Joana Bezerra | 95- Ponte Motocolombó |
| 7- Praça Dezesete | 25- UCP Parque da Jaqueira | 78- UCN Parque da Tamarineira | 96- Ponte Governador Paulo Guerra |
| 8- Largo do Forte das Cinco Pontas | 26- Parque Arraial Novo Bom Jesus | 79- Ponte Giratória | |
| 9- Praça Sérgio Loreto | 27- Parque de Santana | 80- Ponte Maurício de Nassau | |
| 10- Praça Abelardo Rijo | 28- Praça de Casa Forte | 81- Ponte Buarque de Macedo | |
| 11- Praça Adolfo Cirne | 34- Parque do Caiara | 82- Ponte Princesa Isabel | |
| 12- Parque 13 de Maio | 35- Exposição do Cordeiro | 83- Ponte Duarte Coelho | |
| 13- Cais da Aurora | 36- Praça na Beira Rio | 84- Ponte Boa Vista | |
| 14- Parque Memorial Arco Verde | 37- Praça Solange Pinto Melo | 85- Ponte Velha | |
| 15- Cemitério Público de Santo Amaro | 38- Praça Euclides da Cunha | 86- Ponte Viaduto Joaquim Cardozo | |
| 16- Praça Oswaldo Cruz | 39- Largo da Paz | 87- Ponte José de Barros Lima | |
| 17- Praça Chora Menino | 40- Praça de San Martim | 88- Ponte da Paissandu | |
| 18- Praça Miguel de Cervantes | 41- Parque Arraial Novo Bom Jesus | 89- Ponte da Madalena | |

UCN = Unidade de Conservação da Natureza
UCP = Unidade de Conservação da Paisagem
APA = Área de Proteção Ambiental
ARIE = Área de Relevante Interesse Ecológico

O esquema com Espaços livres do Recife foi elaborado pela autora da pesquisa a partir da base cartográfica disponível no Sistema de Informações Geográficas do Recife (ESIG) e das informações sobre o Sistema Municipal de Unidades Protegidas do Recife (SMUP) presentes nas leis municipais 18.014/2014 e 18.451/2017

Fonte: Autora.

Figura 131 - Esquema com espaços livres públicos do Derby e Madalena, elaborado sobre imagem aérea do google.



Fonte: Autora.

Outro espaço livre público presente na proposta de Brito, Figueiredo e Corrêa Lima foi inaugurado em 1939, o Parque 13 de Maio, que já havia sido proposto desde o século XIX e se manteve como um sonho dos recifenses durante muitos anos. A continuidade vegetada prevista entre o jardim do Palácio do Campo das Princesas e a Praça da República, o Parque 13 de Maio, o Cemitério Público de Santo Amaro e o canal existente (figura 132) atualmente não é tão evidente e marcante como os projetistas idealizaram. Ainda assim, o entorno do parque apresenta diversas ruas arborizadas, permitindo ao pedestre realizar passeios por áreas sombreadas desde a ponta do bairro de Santo Antônio até o Canal Derby-Tacaruna.

Figura 132 - Esquema com espaços livres públicos de Santo Antônio e Santo Amaro, elaborado sobre imagem aérea do google.



Fonte: Autora.

A Praça do Derby, o Canal Derby-Tacaruna e o Parque 13 de Maio são espaços livres públicos essenciais para a legibilidade do tecido urbano atual do Recife. Além de serem utilizados por grande número de pessoas diariamente, abrigam eventos festivos e manifestações políticas, se destacando como espaços representativos reconhecidos pela população. Interessante destacar as diferenças compositivas associadas aos tipos, uma vez que a Praça do Derby dispõe de bancos, coretos, fontes e um espelho d'água, sendo associada à função de contemplação, enquanto o Parque 13 de Maio contém equipamentos recreativos, pista de cooper, academia da cidade e um mini-zoológico, sendo associado à função de recreação. O Canal Derby-Tacaruna, por sua vez, é um espaço livres público de caráter linear que apresenta as funções de drenagem e amenização climática, sendo também associado à função de circulação e contemplação.

Os planos urbanísticos de 1930 e 1940 apontam princípios de concepção associados a outros aspectos que se tornaram questões-chave no planejamento. O sistema de parques elaborado por Figueiredo incluiu os espaços livres públicos como parte do zoneamento funcional, distribuindo diferentes tipos de acordo com as zonas planejadas. Tem destaque a proposição do Parque Cortina Verde como barreira que divide a zona comercial e da zona residencial, assim como a inserção de um bosque que serve a zona comercial central – o Bosque

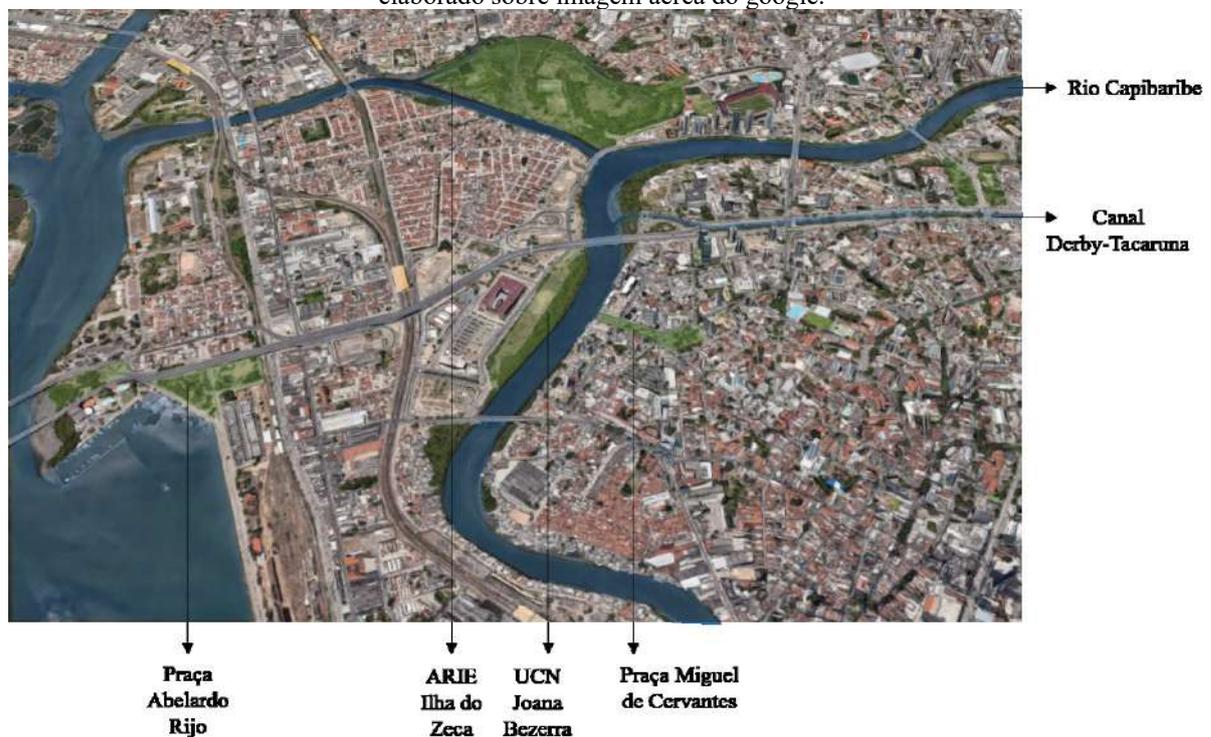
dos Coelhos – e dois bosques que servem a zona residencial dos arrabaldes – Bosque do Bongi e Bosque do Capibaribe.

Nota-se no anteprojeto de Figueiredo a constituição de um sistema de parques de composição difusa, fruto da preocupação em distribuir grande quantidade de espaços livres públicos em todo o tecido urbano se constituindo como proposta de maior escala de intervenção. Dentre os princípios de concepção de Figueiredo, tem relevância a disposição de bosques em áreas de contato com as águas, próximos ao rio ou ao canal, e a implementação de largos e avenidas-parques situados em meio ao tecido construído dos arrabaldes. A proposta de Figueiredo se constitui como a mais ousada, visto que o arquiteto investiu na retificação de diversas ruas, projetou grande número de quadras novas e urbanizou novas áreas através de aterros de grande extensão, no Cabanga e no bairro do Recife. É possível verificar através dos esquemas que sua planta contém menor quantidade de edifícios de referência demarcados, revelando pouca atenção aos componentes existentes do tecido urbano.

O sistema de parques concebido por Corrêa Lima, por sua vez, tem como princípio de concepção a distribuição de campos esportivos relacionada ao sistema de transporte e às principais vias radiais. A disposição desses espaços livres públicos acompanha uma linha equidistante do centro e dos arrabaldes, o que gera um sistema de parques de composição concentrada nos bairros do continente próximos do núcleo central – Boa Vista, Coelhos, Ilha do Leite, Paissandu, Derby, Espinheiro, Santo Amaro, Cabanga, Ilha Joana Bezerra – semelhante à formulação de Brito. Um aspecto que equipara a formulação de Corrêa Lima e Figueiredo é a ênfase ao aspecto formal pela criação de avenidas-parque largas de pequena extensão ladeadas por edificações representativas, esses componentes serviriam a composição de um conjunto monumental em porções específicas da cidade.

Um dos espaços livres públicos de caráter de mancha de destaque na proposta de Corrêa Lima é o parque implementado na Ilha do Leite, essa proposição também é apontada por Brito e Ulhôa Cintra. Ao analisar o tecido urbano atual nesta área (figuras 130 e 133), é possível perceber uma estreita faixa do bairro que se constitui como espaço livre público, a Praça Miguel de Cervantes. Nota-se que a disposição da praça atual rompe com visão idealizada pelos projetistas de compor uma borda vegetada acompanhando as margens do rio. Ao longo dos anos, o bairro se tornou atrativo para a implantação de edifícios empresariais, clínicas e hospitais, a expansão desse uso possivelmente foi motivada pela permanência do Hospital Pedro II e do Hospital Português no entorno. Na Ilha Joana Bezerra, uma área na margem do rio consiste em Unidade de Conservação.

Figura 133 - Esquema com espaços livres públicos do Cabanga, Ilha Joana Bezerra, Ilha do Leite e Derby, elaborado sobre imagem aérea do google.



Fonte: Autora.

Outro espaço livre público proposto em mais de um plano que não foi consolidado foi o Parque no Espinheiro, no tecido urbano atual é possível distinguir a presença da Praça do Entrocamento, da Praça Parque Amorim e de canteiros laterais ao Canal Derby-Tacaruna (figura 130), no entanto, nenhum parque foi implementado nas áreas de baixio das redondezas. Nos períodos do ano com grande intensidade de chuva, a população enfrenta alagamentos próximos a essas áreas.

O sistema de parques formulado por Ulhôa Cintra se diferencia pela ênfase a implementação de espaços livres públicos de caráter linear como princípio de concepção. As avenidas-parques e a avenida-canal conformam três eixos vegetados de grande extensão passíveis de serem acessados pela população de diferentes bairros. Na extremidade das duas avenidas-parques, dois espaços livres públicos de caráter de mancha – o Parque na Ilha Joana Bezerra e a Praça no aterro de Santo Amaro – são elaborados em terrenos aterrados, alterando a conformação dos cursos d'água do entorno.

Diferente da composição difusa de Figueiredo, na proposta de Ulhôa Cintra grande parte da vegetação está concentrada no eixo do rio Capibaribe, conformando um vetor de expansão da malha urbana, de forma semelhante às *parkways* formuladas por Olmsted. Esse sistema de

parques se constitui como a primeira proposta a enfatizar a potencialidade do rio Capibaribe de concentrar espaços livres públicos de uso recreativo ao longo de suas margens. No contexto contemporâneo, a intenção de projetar um sistema de parques para a paisagem do Recife retomou o debate paisagístico e urbanístico através do Projeto Parque Capibaribe (2014).

Hoje, como aponta Besse (2010, p. 267-268), não consideramos necessariamente a paisagem como um cenário natural a ser vislumbrado a partir da distância ou da altura, acreditamos que a paisagem faz parte de nossa experiência cotidiana. Desse modo, enfatizamos a paisagem não somente como uma vista, mas como algo que é experienciado através de todos os sentidos, sendo o espaço livre público o suporte que possibilita essa experiência.

Essa compreensão de paisagem nos convida a pensar o projeto de paisagem de sistema de parques sob outro enfoque, considerando a articulação dos espaços livres públicos como a ação projetual que possibilita a experiência do lazer cotidiano, a prática da caminhada, do encontro com os componentes naturais e construídos da cidade e da troca com o outro. Poderíamos inclusive questionar se os sistemas de parques idealizados na primeira metade do século XX tivessem sido construídos, como seria nossa experiência de paisagem na cidade do Recife de hoje? Se essa intenção de paisagem insiste em permanecer na imaginação do Recife futuro, será o sistema de parques um sonho que se tornará realidade?

O início

*Metade roubada ao mar,
Metade à imaginação,
Pois é do sonho dos homens
Que uma cidade se inventa.
(PENA FILHO, 1999, p. 129)*

REFERÊNCIAS

- ACKEL, L. G. M. **Atílio Corrêa Lima**: uma trajetória para a modernidade. São Paulo: FAUUSP, 2007. (Tese de doutorado)
- ALMEIDA, E. A. de. **A articulação dos espaços públicos no Recife do século XIX**. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2001. (Dissertação de mestrado)
- ALMEIDA, M. C. F. de. **Espaços públicos em João Pessoa (1889-1940)**: formas, usos e nomes. São Carlos: Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2006. (Dissertação de mestrado)
- ANDRADE, I. E-J. A idealização do espaço verde urbano moderno. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**, v.17, n.20, p. 104-116, 2010.
- ANDRADE, R. M. F. de. Depoimento: Atílio Corrêa Lima. In: XAVIER, A. (Org.). **Depoimento de uma geração**: arquitetura moderna brasileira. São Paulo: Cosac & Naify, p. 360-362, 2003.
- ARAÚJO, M. L. de A. **Três planos em três tempos**: transformação urbana e modernização da cidade de João Pessoa. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2007. (Dissertação de mestrado)
- ARAÚJO, R. O saneamento físico e moral do Recife. In: AMORIN, L.; GRIZ, C. (Org.). **Cidades**: urbanismo, patrimônio e sociedade. Olinda: Livro Rápido, p. 51-88, 2008. 387 p.
- AZEVEDO, M. N. S.; COSTA, M. S. A escola francesa de urbanismo e suas repercussões no Brasil: trajetórias de Alfred Agache e Atílio Correa Lima. **Urbana**, Dossiê: Urbanistas e Urbanismo: a escrita da história... V.5, nº 7, p. 64-97, 2013.
- BALTAR, A. **Diretrizes de um Plano Regional para o Recife, 1951**. Recife: Editora Universitária, 2000.
- BARTALINI, V. **Parques públicos municipais de São Paulo**: a ação da municipalidade no provimento de áreas verdes de recreação. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1999. (Tese de Doutorado)
- BARTALINI, V. Sintonias e Defasagens: os parques públicos nos planos para São Paulo. **Paisagem e Ambiente**, São Paulo, v. 7, n.7, p. 69-89, 1995.

BERJMAN, S. *El espacio verde publico: Modelos materializados en Buenos Aires – parte 1. Arquitectos Vitruvius*. São Paulo, año 01, n. 008.10, 2001, s/p. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/01.008/935>> Acesso em: 20 de março de 2019.

BERJMAN, S. *Plazas y parques de Buenos Aires: la obra de los paisajistas franceses, André, Courtois, Thays, Bouvard, Forestier, 1860-1930*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1998.

BESSE, J-M. *Le paysage, espace sensible, espace public. Meta: Research in Hermeneutics, Phenomenology, and Practical Philosophy*. Vol. II, n. 2. P. 259-286, 2010.

BESSE, J-M. **O gosto do mundo: exercícios de paisagem**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014. 234 p.

BEVERIDGE, C. E. *Frederick Law Olmsted Sr. Landscape Architect, Author, Conservationist (1822-1903)*. In: BIRNBAUM, C. A., FASLA, KARSON, R. *Pioneers of American Landscape Design*. New York: McGraw-Hill Companies, Inc., 2000a.

BEVERIDGE, C. E. *Olmsted – His Essential Theory. Twenty-fifth Anniversary issue of Nineteenth Century, the journal of the Victorian Society in America*. Fall, v. 20, n. 2, p. 32–37, 2000b.

BEVERIDGE, C. E. *Seven ‘S’ of Olmsted Design*. National Association for Olmsted Parks. 1986. Disponível em: <<http://www.olmsted.org/the-olmsted-legacy/olmsted-theory-and-design-principles/seven-s-of-olmsteds-design>> Acesso em: 20 de março de 2019.

BEZERRA, O. Segunda porta: paisagem como totalidade homem-natureza. In: VERAS, L.; BEZERRA, O.; CAVALCANTI, F.; LEITE, J.; SÁ CARNEIRO, A. R. **Cadernos de Arquitetura e urbanismo: Cidade-paisagem**. João Pessoa: Patmos Editora, v. 2, p. 34-51, 2017.

BRITO, S. de. Carta ao presidente do 1º congresso pan-americano de arquitetos. In: BRITO, S. de. **Urbanismo: traçado sanitário das cidades estudos diversos**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, Obras completas de Saturnino de Brito Volume XX, p. 171-175, 1944a.

BRITO, S. de. Memória sobre o calçamento das ruas nas cidades tropicais. In: BRITO, S. de. **Urbanismo: traçado sanitário das cidades estudos diversos**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, Obras completas de Saturnino de Brito Volume XX, p. 13-21, 1944b.

BRITO, S. de. Notas para o congresso dos prefeitos de Pernambuco. In: BRITO, S. de. **Urbanismo**: traçado sanitário das cidades estudos diversos. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, Obras completas de Saturnino de Brito Volume XX, p. 158-170, 1944c.

BRITO, S. de. Notes sur le tracé sanitaire des villes. In: BRITO, S. de. **Urbanismo**: traçado sanitário das cidades estudos diversos. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, Obras completas de Saturnino de Brito Volume XX, p. 23-157, 1944d.

BRITO, S. de. **Saneamento do Recife**: Descrições e relatórios. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, Obras completas de Saturnino de Brito Volume VIII, 1º Tomo, 1943.

BRITO, S. de. **Saneamento do Recife**: Descrições e relatórios. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, Obras completas de Saturnino de Brito Volume VIII, 2º Tomo, 1942.

BURGER, J. B. A. **A Paisagem nos Planos de Saneamento de Saturnino de Brito**: entre Santos e Recife (1905-1917). Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2008. (Dissertação de mestrado)

CASTILHO, C. J. M. de. Água e espaço urbano em Recife. Interesses Sociais e Geopolítica Interna. **Revista Brasileira de Geografia Física**. v. 7, n. 3, p. 597-614, 2014.

CORAJOURD, M. A paisagem é o lugar onde o céu e a terra se tocam. In: SERRÃO, A. V. (Coord.). **Filosofia da paisagem**: uma antologia. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, p.215-225, 2011.

CORAJOURD, M. *Las nueve conductas necesarias de una propedéutica para un aprendizaje del proyecto sobre el paisaje*. In: **Jardines insurgentes: arquitectura del paisaje en Europa 1996-2000**, catálogo de la 2ª Bienal de Paisaje. Barcelona: ed. Arquithemes, 2002.

DAVIS, B. Sistemas adaptativos: infraestrutura verde e a metrópole. In: PELLEGRINO, P. R. M.; MOURA, N. B. (Org.). **Estratégias para uma infraestrutura verde**. Barueri, SP: Manole, p. vii-x, 2017.

DIARIO DA MANHÃ. **A remodelação do bairro de Santo Antonio**. Recife, 28 de agosto de 1934.

DIARIO DA MANHÃ. **A remodelação e embelezamento do Recife**. Recife, 15 de outubro de 1932.

DIARIO DA MANHÃ. **Arborização e ventilação da cidade**. Recife, 18 de fevereiro de 1932.

DIARIO DA MANHÃ. **O meu voto contrario aos planos do architecto Nestor de Figueiredo.** Recife, 27 de julho de 1934.

DIARIO DA MANHÃ. **O plano de remodelação da cidade do Recife.** Recife, 12 de março de 1935.

DIARIO DA MANHÃ. **O plano de remodelação da cidade do Recife.** Recife, 16 de março de 1935.

DIARIO DA MANHÃ. **O plano de remodelação da cidade do Recife.** Recife, 17 de março de 1935.

DIARIO DA MANHÃ. **O Plano-Phantasia do Architecto Nestor de Figueiredo para o Recife Novo.** Recife, 9 de agosto de 1931.

DIARIO DA MANHÃ. **O Projeto de Remodelação e expansão do Recife.** Recife, 22 de julho de 1934.

DIARIO DA MANHÃ. **Pelo embellezamento e progresso do Recife.** Recife, 3 de setembro de 1931.

DIARIO DA MANHÃ. **Plano Geral da Cidade.** Recife, 24 de junho de 1934.

DIARIO DA MANHÃ. **Uma interessante exposição do architecto Nestor de Figueiredo á comissão do plano da cidade em torno das criticas que se estão fazendo ao esboço do plano de remodelação em embellezamento do Recife.** Recife, 26 de fevereiro de 1932.

DIARIO DA MANHÃ. **Urbanização do Recife.** Recife, 29 de agosto de 1936.

DIARIO DE PERNAMBUCO. **“Encontrei nos pernambucanos uma psicologia urbana definida”.** Recife, 14 de julho de 1943.

DIARIO DE PERNAMBUCO. **Homenagem da Prefeitura ao urbanista Ulhoa Cintra.** Recife, 4 de julho de 1943.

DIARIO DE PERNAMBUCO. **Martineau havia projectado em 1860 o 13 de Maio.** Recife, 1 de setembro de 1939.

DIEDRICH, L. *Entre a Tabula Rasa e a Museificação: abordagens específicas para projectos de transformação de grande escala em cidades portuárias europeias.* In: CARDOSO, I. L (Coord.). **Paisagem e Património: aproximações pluridisciplinares.** Évora: Dafne Editora e CHAIA Universidade de Évora, p. 83- 2013.

- DINIZ, A. **Goiânia de Atílio Corrêa Lima (1932-1935): Ideal estético e realidade política.** Brasília: Universidade de Brasília, 2007. (Dissertação de Mestrado)
- EISENMAN, T. S. *Frederick Law Olmsted, Green Infrastructure, and the Evolving City.* *Journal of Planning History.* 12(4), p. 287-311, 2013.
- FIDEM. **Sistema de Parques Metropolitanos.** Recife: Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife, 1987.
- FILHO, F. S. T. Nestor de Figueiredo e o urbanismo das cidades do “norte”. **Urbana**, v.5, n 6, Dossiê: Urbanistas e Urbanismo. São Paulo: CIEC/UNICAMP, p. 96-116, 2013.
- FILHO, L. C.; SÁ, W. F. de; PUTTINI, C.; MONTEIRO, C. *The Capibaribe Park: Restructuring the urban fabric of the city of Recife by articulating public spaces.* In: **10th Space Syntax Symposium (SSS10).** London: Space Syntax Laboratory, The Bartlett School of Architecture, University College London, 2015. v. 1.
- FORESTIER, J. C. N. *Grandes villes et systèmes de parcs.* Paris: Hachette, 1908, 54 p.
- FREITAS, C. **O parque 13 de maio na modernização do Recife.** Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2006. (Dissertação de Mestrado)
- GRUSCHETSKY, Valeria. *El paisaje de un borde urbano: el proyecto para la Avenida General Paz.* In: IAA, [S.l.], v. 41, n. 2, p. 155-165, oct. 2014. ISSN 2362-2024. Disponível em: <<http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/56>> Acesso em: 17 de julho de 2019.
- GUÉRIN, J-C. *L'ouverture du corps forestier sur l'extérieur avant 1965: Jean Forestier et Pierre Randet première partie.* **Rev. For. Fr.** LXV, 5, p. 479-489, 2013.
- INCITI. **Parque Capibaribe.** Disponível em: <<http://parquecapibaribe.org>> Acesso em: 22 de janeiro de 2019.
- INCITI. **Primeira consulta pública: projeto e plano preliminar parque capibaribe caminho das capivaras.** 2014.
- JORNAL DO COMMERCIO. **MPPE sugere a suspensão de obra de corredor.** Recife, 27 de setembro de 2013.
- JORNAL PEQUENO. **Sugestões para Orientação do Estudo de um Plano Geral de Remodelação e Expansão da Cidade do Recife.** Recife, 8 de novembro de 1943.

- LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 3ª ed. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian/Fundação para a Ciência e Tecnologia. 2004.
- LAURIE, M. *Introducción a la arquitectura del paisaje*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S. A., 1983.
- LEITE, M. A. F. P. Um sistema de espaços livres para São Paulo. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 25, n. 71, p. 159-174, Apr. 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142011000100011&lng=en&nrm=iso> Acesso em: 31 de maio de 2018.
- LEME, M. C. da S. (Org.). **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.
- LUCCHESI, M. C. João Florence de Ulhôa Cintra: influências, amizades e profissão. **Risco**, v. 14, n. 1, São Paulo: Instituto de arquitetura e urbanismo IAU-USP, p. 99-105, 2016.
- LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997. 240 p.
- LIRA, J. T. Técnica sanitária e o traçado da cidade: representações de planta e plano no trabalho do urbanismo em Pernambuco na década de 20. **Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP**, (5), p. 69-84, 1995.
- MACÊDO, A. F. ; MENESES, A. R. S. ; MONTEIRO, C. M. G. ; CARVALHO, L. *Capibaribe Park: re-weaving a city through green and public spaces*. In: **International Making Cities Livable**. Bristol, 2015.
- MACEDO, S. S. Espaços Livres. **Paisagem e Ambiente**. São Paulo: FAUUSP, v. VII, 1995.
- MEDEIROS, E. M. F. de. *Requiescat in "park"*: O Central Park sob a ótica do Cinema Norteamericano. Natal: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2014. (Tese de Doutorado)
- MELO, V. M. A paisagem do rio Capibaribe no século XIX e suas representações. **Paisagem e ambiente**, v. 23, p. 253-263, 2007.
- MENDONÇA, E. M. S.; FREITAS, J. F. B.; CAMPOS, M. M.; PRADO, M. M.; ALMEIDA, R. H. de. **Cidade prospectiva**: o projeto de Saturnino de Brito para Vitória. Vitória: EDUFES; São Paulo: Annablume, 2009. 116p.
- MENEZES, P.; SÁ CARNEIRO, A. R. Uma compreensão sistêmica da paisagem do Recife: Ordenamento da paisagem através dos corpos de água. In: 3º Colóquio Ibero-americano Paisagem cultural, patrimônio e projeto desafios e perspectivas. **Anais...** .Belo horizonte, 2014.

- MESQUITA, L. B. Memória dos verdes urbanos do Recife. In: **Cadernos do Meio Ambiente**. Recife: Prefeitura do Recife, v. 1, n. 1, abril-junho, p. 1-54, 1998.
- MOREIRA, F. D. A aventura do urbanismo moderno na cidade do Recife, 1900-1965. In: LEME, M. C. da S. (Org.). **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, p.141-166, 1999.
- MOREIRA, F. D. **A construção de uma cidade moderna: Recife (1909-1926)**. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 1994. (Dissertação)
- MOREIRA, F. D. Saturnino de Brito e o plano de saneamento do Recife (1909-1915). In: CARVALHO, M.; MOREIRA, F. e MENEZES, J. L. M. **Um Recife saturnino: arquitetura, urbanismo e saneamento**. Recife: Néctar, 2010.
- MOREIRA, F. D. *Shaping Cities, Building a Nation: Alfred Agache and the Dream of Modern Urbanism in Brazil, 1920-1950*. Philadelphia: University of Pennsylvania, p. 343-388, 2004. (Tese de doutorado)
- MORIN, E. **O método 1: a natureza da natureza**. Ilana Heineberg (Trad.). Porto Alegre: Sulina, p. 122-194, 2008. 479p.
- OLIVEIRA, F. L. de. **Modelos Urbanísticos Modernos e Parques Urbanos: as Relações entre Urbanismo e Paisagismo em São Paulo na Primeira Metade do Século XX**. Barcelona: Universidad Politécnica de Catalunya, 2008. (Tese de Doutorado)
- OLMSTED, F. L. **Public parks and the enlargement of towns**. 1870. Disponível em: <<https://bibliodarq.files.wordpress.com/2016/05/olmsted-f-l-public-parks-and-the-enlargement-of-towns.pdf>> Acesso em: 22 de janeiro de 2019.
- OUTTES, J. Disciplinando a sociedade através da cidade: a gênese do urbanismo no brasil e na argentina (1894-1945). In: *VI Congresso Iberoamericano de Estudios Territoriales y Ambientales*. **Anais...** .São Paulo, p. 383-408, 2014.
- OUTTES, J. **O Recife: Gênese do urbanismo 1927-1943**. Recife: Massangana, 1997.
- PANERAI, P. **Análise urbana**. Tradução: Francisco Leitão. Revisão técnica: Sylvia Fischer. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2014. 198 p.
- PELLEGRINO, P. R. M.; MOURA, N. B. (Org.). **Estratégias para uma infraestrutura verde**. Barueri, SP: Manole, 2017.

PENA FILHO, C. O início. In: LEÃO, T. C. (Org. e sel.). **Livro Geral**. Recife: Gráfica e Editora Liceu, 1999, p. 129.

PETERSON, J. A. *Frederick Law Olmsted Sr. and Frederick Law Olmsted Jr.: The Visionary and the Professional*. In: SIES, M. C. SILVER, C. (Org.). **Planning the Twentieth-Century American City**. Baltimore: Johns Hopkins University Press, p. 37-54, 1996.

PONTUAL, V. O urbanismo no Recife: entre idéias e representações. **Revista brasileira de estudos urbanos e regionais**. Recife, n. 2, 1999.

PONTUAL, V. **Uma cidade e dois prefeitos**: narrativas do Recife das décadas de 1930 a 1950. Recife: Editora Recife, 2001.

PONTUAL, V. Planos urbanísticos e a cidade colonial: a preservação na história do urbanismo dos anos 30 do século XX. In: AMORIN, L.; GRIZ, C. (Org.). **Cidades**: urbanismo, patrimônio e sociedade. Olinda: Livro Rápido, p. 164-222, 2008. 387 p.

PONTUAL, V.; PEREIRA, J. M. ; ALECRIM, L. N. ; MELO FILHO, D. C. Um verniz de civilização: A sociedade recifense vista por Vauthier. Urbana - **Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade**, v. 4, p. 67-83, 2012.

RECIFE. **Lei Municipal Nº 18.014**, de 09 de maio de 2014. Institui o Sistema Municipal de Unidades Protegidas - SMUP Recife e dá outras providências. Recife, 2014.

REGO, R. L. Forma urbana e arborização no século 20: as distintas abordagens na cidade jardim, na cidade bela e na cidade funcional. *Arquitextos Vitruvius*. São Paulo, ano 15, n. 177.02, 2015, s/p. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.177/5477>> Acesso em: 20 de março de 2019.

REVISTA DE PERNAMBUCO. Recife: Repartição de Publicações Officiaes do Estado de Pernambuco. Anno 2, num. 14, Agosto de 1925.

REYNALDO, A. **As catedrais continuam brancas**: Planos e projetos do século XX para o centro do Recife. Recife: CEPE, 2017. 451 p.

REZENDE, A. P. As costuras das histórias: o Recife e a modernidade. In: BARROS, N.; REZENDE, A. P.; SILVA. (Org.). **Os anos 1920**: histórias de um tempo. Recife: Editora Uniservitária da UFPE, p. 7-12, 2012. 218 p.

- RIBEIRO, A. R. S. C. *The relationship between urban park design, functions and uses. A case study in Recife, Brasil.* Oxford: Oxford Brookes University, 1996. (Tese de doutorado)
- RYBCZYNSKI, W. **A Clearing in the Distance:** Frederick Law Olmsted and America in the Nineteenth Century. Nova York: Scribner, 1999.
- SÁ CARNEIRO, A. R. Os Espaços Verdes na História do Recife. **Paisagem e ambiente.** Ensaio, São Paulo: EDUUSP, n. 19. São Paulo, 2004.
- SÁ CARNEIRO, A. R. **Parque e paisagem:** um olhar sobre o Recife. Recife: Ed. Universitária, 2010.
- SÁ CARNEIRO, A. R. Quinta porta: o projeto do jardim como paisagem. In: VERAS, L.; BEZERRA, O.; CAVALCANTI, F.; LEITE, J.; SÁ CARNEIRO, A. R. **Cadernos de Arquitetura e urbanismo:** Cidade-paisagem. João Pessoa: Patmos Editora, v. 2, p. 34-51, 2017.
- SÁ CARNEIRO, A. R.; MESQUITA L. **Espaços Livres do Recife.** Recife: Prefeitura do Recife, 2000.
- SCHENK, L. B. M. **Arquitetura da paisagem entre o pintoresco, Olmsted e o moderno.** São Paulo: Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2008. (Tese de Doutorado)
- SCHUYLER, D. *The new urban landscape.* Baltimore and London: The Johns Hopkins University Press, 1986.
- SERPA, A. S. P. **O espaço público na cidade contemporânea.** São Paulo: Contexto, 2007.
- SEVERINO, A. J. **Metodologia do trabalho científico.** São Paulo: Cortez, 2007.
- SILVA, A. F. **Jardins do Recife:** uma história do paisagismo do Brasil (1872-1937). Recife: CEPE, 2010.
- SIMMEL, G. Filosofia da paisagem. In: SERRÃO, A. V. (Coord.). **Filosofia da paisagem:** uma antologia. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, p.42-51, 2011.
- SITTE, C. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos.** São Paulo: Editora Ática S. A., 1992.
- SOEIRO, Í. C. M. ; WERTHEIMER, M. ; SILVA, T. P. ; Bautista, D. C. G. ; CASTILHO, C. J. M. de . O uso da retórica ecológica na produção do espaço urbano em cidades latino-

americanas: uma revisão da literatura. **Revista Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais**, v. 5, p. 284-310, 2016.

SPIRN, A. W. **O jardim de granito**. Tradução: Paulo Pellegrino. São Paulo: Edusp, 1995.

TEIXEIRA, F. W. Civilizar, embelezar: a construção de uma cidade moderna. Recife de princípios do século XX. In: BARROS, N.; REZENDE, A. P.; SILVA. (Org.). **Os anos 1920: histórias de um tempo**. Recife: Editora Uniservitória da UFPE, 2012. 218 p.

TOCHETTO, D; FERRAZ, C. O urbanismo de Saturnino de Brito e as ressonâncias provocadas. **Revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo**, n 2. Instituto de arquitetura e urbanismo IAU-USP, São Paulo, p. 84-101, 2015.

TOLLENARE, L-F de. Notas Dominicais. Recife: Secretaria de Educação e Cultura, 1978. In: MAIOR, M. S.; SILVA, L. D. **O Recife: Quatro séculos de sua paisagem**. Recife: Fundaj/Massangana/Prefeitura da cidade do Recife/Secretaria de Educação e Cultura, 1992. 300p.

VASCONCELOS, T. L.; SÁ, L. A. C. M. de. A cartografia histórica da Região Metropolitana do Recife. In: 1º Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica. **Anais...** Paraty, 2011.

VERAS, L. Primeira porta: a invenção da cidade como paisagem. In: VERAS, L.; BEZERRA, O.; CAVALCANTI, F.; LEITE, J.; SÁ CARNEIRO, A. R. **Cadernos de Arquitetura e urbanismo: Cidade-paisagem**. João Pessoa: Patmos Editora, v. 2, p. 34-51, 2017.

VIANA, A. J. B. **Recife**, Capital do Estado de Pernambuco. Recife, 1900; 2. Ed., Recife: Secretaria de Educação e Cultura/ Departamento de Cultura, 1970. In: MAIOR, M. S.; SILVA, L. D. **O Recife: Quatro séculos de sua paisagem**. Recife: Fundaj/Massangana/Prefeitura da cidade do Recife/Secretaria de Educação e Cultura, p. 227-234, 1992. 300p.

VIEIRA, P. D. A. Attílio Corrêa Lima e o planejamento de Goiânia: um marco moderno na conquista do sertão brasileiro. **Urbana**, v. 4, n. 4, Dossiê: Os eruditos e a cidade. São Paulo: CIEC/UNICAMP, p. 52-66, 2011.

ZUCCONI, G. **A cidade do século XIX**. Marisa Barda (Trad.). São Paulo: Perspectiva, 2016.

