

O URBANISMO NO RECIFE:

ENTRE IDÉIAS E REPRESENTAÇÕES

VIRGÍNIA PONTUAL

RESUMO *A pretensão é polemizar sobre o entendimento de modernização como processo cumulativo e complementar de idéias e afirmar o de atualização e diferenciação das regras e preceitos urbanísticos, de modo a assegurar o ordenamento citadino, assim como discutir a permanência dessas regras na atualidade; ou melhor, o paradoxo entre continuar afirmando o saber urbanístico, fundado nas teorias da modernidade, e prescindir desse saber, dada a inexistência de um outro modo de promover o ordenamento e o controle da cidade. O caminho adotado foi o de reconstituir as idéias dos urbanistas, objetivadas nos planos urbanísticos elaborados nos anos 30 e 50 no Recife. Nos anos 30, os planos urbanísticos introduziram, principalmente, os preceitos dos Ciams, cujos autores foram Domingos Ferreira (1927), Nestor de Figueiredo (1932), Atilio Corrêa Lima (1936) e Ulhôa Cintra (1943). Nos anos 50, as idéias propugnadas traduziram, entre outros, os preceitos do Movimento de Economia e Humanismo, apresentados no estudo de Le Bret (1954) e nas diretrizes de Baltar (1951). A escrita de tal narrativa compara esses planos explicitando as diferentes concepções e representações do Recife e coloca em discussão a permanência desses saberes em relação à emergência de outros na atualidade.*

PALAVRAS - CHAVE *História; modernização; saber; urbanismo; representações.*

INTRODUÇÃO

A gênese da modernização da cidade do Recife remonta ao século XIX, porém não se constituiu num processo em que sucessivamente foram elaboradas representações e realizadas intervenções modificadoras na fisionomia da cidade. Como bem mostrou Moreira (1994), a modernização do Recife teve origem no governo do conde da Boa Vista (meados do século XIX). O segundo período modernizador ocorreu entre 1909 e 1913, com um extenso programa de planos e obras: Plano de Saneamento do Recife; reforma completa do Bairro do Recife; reaparelhamento do porto; e incremento das ações higienistas, com a reorganização da Inspetoria de Hygiene. Posteriormente, entre 1922 e 1926, no governo Sérgio Loreto, presenciaram-se as obras de expansão urbana na periferia, com a urbanização do Derby, a construção da avenida Boa Viagem e a reforma de vários largos e praças nos núcleos suburbanos. Porém, a modernização empreendida no Estado Novo não consistiu a última fase, como foi afirmado por Moreira, nem as citadas épocas modernizadoras se estabeleceram segundo um processo cumulativo e complementar; mas por efeito da atualização e diferenciação de planos urbanísticos.

Essa noção de modernização está subjacente à articulação saber-poder, portanto, aos dispositivos da sociedade disciplinar, cuja materialidade mais expressiva é o Panóptico de Bentham. Segundo Deleuze, tal dispositivo “age como causa imanente não unificadora ... cujo efeito a atualiza, integra e diferencia” (1988, p.46-8). Dessa forma, a motivação e o desejo do controle, da dominação na cidade, incitam práticas dos detentores do saber e

do poder, cujos efeitos retroagem sobre elas, alterando-as, ou seja, fazendo aparecer outras e novas práticas. Nesse sentido, a noção de modernização, aplicada à concepção do futuro cidadão, significa a atualização e diferenciação das regras e preceitos urbanísticos, de modo a assegurar o controle e a dominação da cidade.

Para essa discussão, o caminho adotado foi o de reconstituir as idéias dos urbanistas, objetivadas nos planos urbanísticos elaborados nos anos 30 e 50 no Recife. Nos anos 30, os planos urbanísticos introduziram, principalmente, os preceitos dos Ciams, traduzidos por Domingos Ferreira (1927), Nestor de Figueiredo (1932), Atílio Corrêa Lima (1936) e Ulhôa Cintra (1943). Nos anos 50, as idéias propugnadas pelos urbanistas traduziram, entre outros, os preceitos do Movimento de Economia e Humanismo que estão apresentados no estudo de Le Bret (1954) e nas diretrizes de Baltar (1951). A escrita dessa narrativa compara esses planos, explicitando as diferentes concepções e representações do Recife, e coloca em discussão a permanência desses saberes em relação à emergência de outros na atualidade.

A INFLUÊNCIA DA LÓGICA POSITIVISTA

Entre os anos 20 e 30, presenciou-se no Recife um ambiente de efervescência cultural favorável ao modernismo. Os eventos ocorridos na cidade irradiavam-se por todo o Nordeste, dado que ela exercia posição de centro cultural da região. Entre eles, tiveram maior destaque: a arquitetura de Luiz Nunes, a formação do grupo da *Revista do Norte*, o movimento Ciclo do Recife, o Movimento Regionalista, de Gilberto Freyre, e a diversificação do ensino superior (Souza Barros, 1972).

No bojo desse ambiente, foram introduzidos e traduzidos os preceitos do modernismo na arquitetura e no urbanismo e, entre os dispositivos técnicos, os planos urbanísticos elaborados por Domingos Ferreira, Nestor de Figueiredo, Atílio Corrêa Lima e Ulhôa Cintra foram os que deram maior visibilidade aos preceitos do urbanismo moderno.

O PLANO DE DOMINGOS FERREIRA

O engenheiro Domingos Ferreira (1927) pertencia à Seção Técnica da Prefeitura do Recife. Seu plano para o bairro de Santo Antônio previa aberturas de vias, desapropriações de prédios e terrenos e, ainda, isenções de taxas e pagamentos de licença para novas construções. Sua proposta inicial, posteriormente revisada e ajustada ao sistema de esgoto existente, resultou em outro projeto. Porém, os dois planos de Domingos Ferreira não diferem em sua concepção geral. O que mudou de uma proposta para outra foram as posições e larguras de algumas ruas a serem abertas.

A credibilidade do plano devia-se ao fato de o seu autor ser um conhecedor da ciência urbanística e, portanto, estar fundamentado na racionalidade científica. Para Domingos Ferreira, a reforma do bairro de Santo Antônio representava, além de uma mera solução do problema de tráfego, o progresso da cidade. A sua concepção sobre plano urbanístico fundava-se, principalmente, no gosto estético, lastreado no conhecimento da realidade por meio da planta da cidade e por teorias urbanísticas vindas da Europa.

Durante a administração municipal de Lauro Borba, este solicitou ao Clube de Engenharia um parecer sobre o plano elaborado pelo engenheiro Domingos Ferreira. Com a entrega do parecer ao Executivo municipal, instaurou-se o debate entre o engenheiro e

os signatários do referido documento em torno das propostas de reforma e embelezamento do bairro de Santo Antônio.

O PLANO DE NESTOR DE FIGUEIREDO

O arquiteto Nestor de Figueiredo, tomando conhecimento da polêmica entre os engenheiros autores dos planos de reforma do bairro de Santo Antônio, deu a sua contribuição ao apresentar um trabalho sobre o mesmo tema no IV Congresso Pan-Americano de Arquitetos. Posteriormente, foi ele convidado pelo prefeito Lauro Borba para vir ao Recife e projetar o crescimento da cidade. Em entrevista à imprensa, em 3/9/1931, esse arquiteto falou sobre as principais diretrizes do seu plano de remodelação do bairro de Santo Antônio e das influências recebidas de urbanistas europeus e americanos:

Muitas pessoas supõem que projetar o plano de desenvolvimento sistemático e embelezamento de uma cidade é o mesmo que determinar obras urbanas de execução imediata ... Devemos de começo declarar que nenhum plano de remodelação de cidade é traçado sem objetivo econômico. Ele pode no momento determinar um certo dispêndio, mas a sua finalidade econômica resultará posteriormente pelo aumento progressivo dos valores urbanos e pela defeza dos prejuízos resultantes do desenvolvimento desordenado das cidades construídas ao acaso (*Diário da Manhã*, de 3/9/1931, conferência de Nestor de Figueiredo.)

O objetivo central era o progresso da cidade, decorrente da ordenação do seu crescimento construtivo. Não estabelecer uma certa composição na expansão arquitetônica da cidade resultava em prejuízos futuros imprevisíveis; poupar recursos financeiros no momento presente significava, na visão de Figueiredo, prejuízos econômicos de maior monta depois. O arquiteto ainda destacava, em sua exposição, como paradigmas de atuação urbanística, o francês Haussman, o austríaco Sitte, além do alemão Stubben.

O plano, ao prever o futuro, criava a idealização própria ao contexto do Pós-Guerra, como afirma Koop (1990), pois se referenciava em dispositivos racionalizadores, cujos efeitos seriam o controle do caos e o apaziguamento dos conflitos citadinos. Portanto, cabia propagar que a cidade sem plano era a desordem proporcionada pelas ações isoladas e pela inexistência de visão do todo:

Sem um plano coordenador da lógica do seu desenvolvimento a cidade expandia-se de acordo com a vontade isolada de cada indivíduo. Grandes obras públicas foram executadas, estudando-se apenas os detalhes, sem conexão com o resto urbano. Edifícios públicos foram erguidos nos locais menos indicados. Várias ruas particulares foram projetadas e executadas isoladamente, sem se pensar no conjunto edificado, resultando dessa anomalia a criação de um verdadeiro labirinto de vias de comunicação defeituosas e comprometendo seriamente o ponto de vista estético da cidade. O grande centro distribuidor da cidade, a sua verdadeira sala de visita, que é a Praça da Independência ... é hoje um logradouro mesquinho pelas suas dimensões reduzidas, sem nenhuma concepção de equilíbrio na composição das massas arquitetônicas e constituindo com as ruas que estão nas suas imediações, verdadeiro centro de atropelo e congestionamento de trânsito geral ... No entanto, estabelecido o plano geral de remodelação, este centro será transformado numa das mais belas recepções da cidade, que dificilmente encontraremos outras semelhantes (Idem.)

A racionalidade técnica imanente ao plano representava não só a ordenação espacial como a beleza prefigurada para a cidade. Os sentidos de harmonia e beleza tornaram-se indissociáveis como possibilidade e desejo de uma cidade do amanhã.

Por ocasião da visita de Nestor de Figueiredo, foi criada pelo prefeito Lauro Borba a Comissão Consultiva do Plano da Cidade, em 11 de agosto de 1931, tendo por atribuições preparar pareceres cujos subsídios auxiliariam Figueiredo na elaboração do plano e na fiscalização da administração municipal quanto ao cumprimento das propostas. A Comissão era composta por representações de instituições governamentais e de organizações profissionais e corporativas, ou seja, por intelectuais, a maioria deles engenheiros.

Nestor de Figueiredo apresentou o *Plano de Remodelação e Extensão da Cidade do Recife* à Comissão em 4 de fevereiro de 1932. Dele constam o zoneamento funcional e a estrutura viária radial-perimetral. Essa estrutura seria composta por duas radiais e três perimetrais. As radiais partiriam simetricamente da Praça da Independência, uma ligando o centro à zona oeste, e a outra ligando o centro aos bairros da zona sul da cidade, enquanto as três perimetrais fariam as seguintes integrações: uma articularia a estação ferroviária central com a parte sul do porto; outra ligaria Olinda e Boa Viagem; e a terceira, partindo do Largo da Paz, atingiria Casa Amarela. Outros elementos merecem ser salientados, como os índices urbanísticos, o sistema de parques e jardins e a ampliação da área portuária.

Posteriormente, alguns membros da Comissão do Plano da Cidade emitiram críticas àquele desenho preliminar, tendo sido mais contundentes as dos engenheiros Domingos Ferreira e José Estelita. A crítica desse último ao plano do arquiteto Nestor de Figueiredo centrou-se no partido construtivo escolhido para as quadras e os pátios internos, fechados por blocos de edifícios. O plano de Nestor de Figueiredo, embora referendado pela Comissão do Plano da Cidade e aprovado por decreto municipal, foi, no ano de 1935, revogado, e a Comissão dissolvida, como modo de aplacar as querelas entre os detentores do saber urbanístico.

O PLANO DE ATÍLIO CORRÊA LIMA

Nesse mesmo ano, o urbanista Atílio Corrêa Lima foi convidado pelo governador Carlos de Lima Cavalcanti para dar parecer sobre o plano de autoria de Nestor de Figueiredo. Três pontos foram marcantes em suas palavras: i) a necessidade da visão de conjunto da cidade; ii) a ausência do levantamento de informações como um pré-requisito à elaboração de um plano; iii) a falta da diretriz do plano, qual seja, a que antecipava o crescimento e a ordenação do espaço edificado da cidade.

Atílio Corrêa Lima apresentou o *Plano para o Bairro de Santo Antônio* e o *Plano de Expansão da Cidade*. Entre as propostas para o Bairro de Santo Antônio, cabe destacar a do sistema viário na Praça da Independência, por diferir daquelas apresentadas nos planos anteriores. O sistema viário proposto desviava o tráfego da Praça da Independência, substituindo a grande avenida de ligação entre essa praça e a Praça Duarte Coelho, prevista nos planos de Domingos Ferreira e Nestor de Figueiredo.

O *Plano de Expansão da Cidade* (agosto de 1936) chegou apenas a ser apresentado como anteprojetado, compreendendo o zoneamento e o sistema viário. O modelo desse sistema era radial-perimetral, visando romper com a centralidade da forma exclusivamente radial de então. Outros elementos foram, ainda, tratados: a expansão do porto, o parque na ilha Joana Bezerra e a estação ferroviária de passageiros.

Diante das divergências entre os planos de Figueiredo e de Corrêa Lima, foi nomeada uma Comissão do Plano da Cidade pelo prefeito Novaes Filho, em 1937, para realizar uma revisão técnica das duas idéias e a indicação de procedimentos para a continuidade dos trabalhos, com o aproveitamento máximo do realizado. O relatório por ela produzido desaprovou o plano de Corrêa Lima e apresentou um *Plano de Remodelação*, a partir do qual a prefeitura iniciou a execução das obras da Avenida 10 de Novembro e da Praça da Independência. Embora tivesse sido aprovado o *Plano de Reforma do Bairro de Santo Antônio*, sugerido pela Comissão do Plano da Cidade, restava fazer o *Plano de Expansão para o Recife*, dado que o de Atilio Corrêa Lima havia sido sustado antes mesmo de sua conclusão.

AS SUGESTÕES DE ULHÔA CINTRA

Reorganizada a Comissão do Plano da Cidade¹ em 1942, foi sugerida, pela unanimidade de seus membros, ao prefeito a formulação de convite ao urbanista João Florense de Ulhôa Cintra (diretor de obras da prefeitura de São Paulo), para que ele viesse elaborar o plano da cidade, juntamente com a Comissão. Em junho, Ulhôa Cintra apresentou as *Sugestões para Orientação do Estudo de um Plano Geral de Remodelação e Expansão da Cidade do Recife* e, em 15 de julho de 1943, elas foram aprovadas por unanimidade pela Comissão. As sugestões compreendiam os seguintes aspectos: a remodelação do centro; a remodelação dos bairros de Santo Antônio e São José; a estrutura viária (o perímetro de irradiação, cinco radiais e três perimetrais); o porto e sua futura expansão, a localização da nova estação central e o transporte ferroviário.

O esboço elaborado para o Recife era semelhante ao utilizado na cidade de São Paulo, fundado no esquema teórico de viação proposto para aquela cidade em 1924, ou seja, a racionalidade técnica não continha especificidade, era apropriada a Paris, São Paulo ou Recife:

A parte fundamental de qualquer esquema de viação é naturalmente a que deve abranger o núcleo central da cidade, imã de atração para todos os efeitos de administração, de cultura, de negócios, diversões, etc. ... É o que nos indica o esquema teórico de viação de São Paulo. Comparando com os esquemas de Moscou, Berlim e Paris, tirados dos notáveis trabalhos de Hénard, ressalta imediatamente o enorme partido que podemos tirar das nossas condições atuais (Ulhôa Cintra, 1943, p.266.)

Esse plano, apesar de ter-se constituído em simples sugestões, manteve-se como referência para a realização de intervenções na cidade até a aprovação do *Código de Obras*, em 1961.

A INFLUÊNCIA DA LÓGICA POSITIVISTA

A descrição dos quatro planos permite afirmar que o paradigma do urbanismo moderno disseminou-se como ciência urbanística no Recife dos anos 30. Soluções a problemas prementes da cidade são evidenciadas em todos os planos, tais como: a expansão da área portuária, a localização da estação ferroviária de passageiros, a distribuição de zonas industriais, a construção de pontes, entre outras.

Dos planos discriminados, apenas o de Domingos Ferreira restringiu-se ao Bairro de Santo Antônio. Os demais estabeleceram, também, previsões de crescimento e expansão da composição de lugares do Recife. Comparando-se os planos de Figueiredo, Corrêa

¹ Pelo Decreto n.º 102 de 3/10/1938, foi criada, em caráter permanente, a Comissão do Plano da Cidade, sendo logo após suspensos os trabalhos e só reencetados em 2/6/1942, por meio do Decreto n.º 317. Nesse decreto, a Comissão foi reorganizada com caráter de órgão coordenador, incumbida de prosseguir nos estudos já iniciados e de organizar em definitivo o plano regulador de expansão do Recife. (*Diário do Estado*, 4/10/1938, p.23; *Revista Arquivos*, 1942, p.318).

Lima e Cintra, vê-se que o segundo contemplava a cidade como um todo e formulava propostas para os diversos aspectos de seu ordenamento, portanto apresentava maior completude. O de Nestor detalhava as propostas do sistema viário apenas para os bairros de Santo Antônio e São José e dava destaque às vias radiais. Por fim, o mérito de Cintra efetiva-se não só por sua objetividade e adoção do perímetro de irradiação e das perimetrais, como também pela ponderação no emprego do princípio da *tábua rasa*.

Os pontos convergentes entre os citados planos são os seguintes:

- os desenhos eram diversos, mas o modelo radial-perimetral foi uma constante: enquanto Figueiredo destacou o sentido radial, com a abertura de largas avenidas, Corrêa Lima ampliou as perimetrais e Cintra adotou esse modelo, agregando seu esquema teórico de viação ao perímetro de irradiação;
- a localização da estação ferroviária de passageiros em Cinco Pontas;
- os zoneamentos propostos por Figueiredo e Corrêa Lima, embora tivessem divisões territoriais diversas, expressavam o mesmo caráter funcional, isto é, dividiam a cidade em lugares que têm funções exclusivas ou predominantes;
- os parques e jardins ou áreas verdes foram previstos por todos os planos analisados. No entanto, nesse ponto, Cintra foi mais ousado, propondo duas avenidas-parques: uma ligando o Derby a Santo Amaro, ao longo do canal, e outra coincidindo com a quarta radial, ao longo das margens do Rio Capibaribe, além de um grande parque na ilha Joana Bezerra. Aliás, Figueiredo fez semelhante proposta para a citada ilha, enquanto Corrêa Lima propôs apenas uma praça como ponto de passagem da terceira perimetral.

A preservação do verde existente no centro ou nos subúrbios era marcante, pois, na perspectiva dos urbanistas, no final dos anos 30, a cidade não consistia, apenas, uma seqüência de casas e edificações, mas a composição da arquitetura da construção com a arquitetura da paisagem. Propagou-se, então, que *zona verdejante* era um princípio urbanístico de ordem universal, constituindo-se em elemento integrante de qualquer plano de urbanismo. Desse modo, o erudito discurso do engenheiro José Estelita, na inauguração do Parque 13 de Maio, em 1939, exaltava a modernidade da cidade ao atender os novos ditames da ciência urbanística, baseados no equilíbrio entre edificação e elementos naturais — o sol, o ar e a vegetação —, por propiciar a regularidade das funções biológicas da cidade. Essa era uma entre outras tantas representações valorizadoras da cidade, compondo o sentimento de orgulho pelo Recife moderno. 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.

Entre as divergências verificadas nos quatro planos, tiveram destaque as seguintes:

- o desenho viário para a Praça da Independência: enquanto Figueiredo acentuou a sua centralidade, dando-lhe caráter monumental, Corrêa Lima e Cintra buscaram romper com a excessiva convergência das ruas, mediante a descentralização do tráfego ou do perímetro de irradiação;
- a expansão do porto: naquele momento, estavam em discussão duas propostas formuladas por engenheiros para solucionar esse problema. Corrêa Lima referendou a proposta de Teixeira de Mello, que aterrava a bacia de Santo Amaro ligando a ilha do Recife ao continente, enquanto Figueiredo e Cintra adotaram a que excluía tal ligação.

Os planos concebidos eram imagens de uma cidade futura, bela e radiosa, onde a monumentalidade se interligava com aspectos técnicos, práticos e funcionais, e cujo resultado deveria ser uma cidade ordenada e disciplinada, em oposição ao caos da cidade es-

pontânea e intuitiva. O paradigma adotado nos planos para o Recife foi o da cidade funcional,² ordenada segundo as funções de habitar, trabalhar, circular e descansar; daí a ênfase na abertura de vias, no estabelecimento de avenidas-parques, além de outros parques e jardins, e na definição de zoneamentos nos quais cada lugar da cidade se caracterizaria por uma única função. Outro preceito do urbanismo moderno, empregado extensivamente no bairro de Santo Antônio, foi o princípio da *tábua rasa*,³ ou seja, em uma cidade de ruas estreitas e tortuosas, imagem de uma sociedade pré-industrial, não há o que preservar, não há o receio de demolir. Entretanto, tal princípio não era unânime entre os urbanistas da época. Por exemplo, o gatepac parecia não assumir indistintamente o princípio da *tábua rasa*: é o que denota o texto sobre o plano da futura Barcelona.

No se puede pretender modernizar la ciudad vieja; es en cambio necesario higienizarla y enlazarla con comunicación, dejando los principales monumentos rodeados de las construcciones actuales, al lado de las cuales aquellos nos dan perfecta idea de su escala, cosa que perderían si se llevasen a cabo las grandes plazas y vías proyectadas (AC/GATEPAC, 1931-1937, n.1, p.20.)

Destruir era consensual, com vista à abertura das avenidas do Bairro de Santo Antônio, mas não era consensual a extinção dos mocambos. Lira (1994) mostrou não haver uma unidade na representação do mocambo nos anos 30 no Recife, destacando a romantização dos pensamentos de Gilberto Freyre e Josué de Castro, por denotarem “uma representação idealizada da origem, de um universo primitivo em estado de harmonia ecológica” (Lira, 1994, p.53). Essas representações não eliminavam a existência de outros pensamentos que condenavam o mocambo e defendiam a casa popular.

A luta contra o mocambo estava associada a outro requisito inerente a uma cidade moderna: a salubridade, no caso particular da geografia do Recife, com o aterro dos alagados. A salubridade era um componente muito forte no imaginário do recifense — dado que a cidade é originária de um sítio deltaico —, era uma aspiração histórica registrada já desde os passos urbanizadores de Maurício de Nassau, seguidos do admirável *Plano de Saturnino de Brito*. A onda urbanizadora modernista não podia prescindir do tema da salubridade. Assim, drenar canais e aterrar os alagados e baixios da cidade conjugadamente à destruição do mocambo constituiu um só e valoroso objetivo.

Destruir mocambos no Recife, habitados ou não, e substituí-los por casas higienizadas ... é fazer urbanismo, é combater endemias (*Jornal do Commercio*, 23/3/1946, coluna de Mário Melo.)

Registramos que ha um programa definido em favor da casa popular, ao mesmo tempo que se eliminam do centro da cidade grupos de habitações miseráveis, que a hygiene e a esthetica urbana não podiam mais admitir (*Diario de Pernambuco*, 22/4/1938, coluna de Aníbal Fernandes.)

Os aplausos à política de erradicação dos mocambos eram generalizados e unânimes em toda a imprensa de então. Destruir mocambos era tratar da tuberculose, da febre tifóide, da mortalidade infantil, era tratar de engenharia sanitária e hidráulica, era extinguir os focos de indisciplina e de fermento revolucionário.⁴ Cabia, pois, esquadrinhar as áreas ocupadas pelos mocambos. O esquadrinhamento realizado pela Comissão Censitária dos

2 Sobre Cidade Funcional, ver o IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna in AC/GATEPAC, 1931-1937. (AC-5, p.17 e AC-12, p.12).

3 Segundo Koop (1990, p.125), Le Corbusier teria viajado, em 1928, à União Soviética e mantido contato com M. Lubimov, absorvendo as reflexões em curso no país, e passa a defender o princípio da *tábua rasa*, que consiste a adoção da demolição, sem contestações, do existente tecido urbano das cidades, das tradições e estilos arquitetônicos então em voga, dos modos de funcionar da cidade, enfim dos hábitos do homem “antigo”.

4 *Diario de Pernambuco*, 16/2/1938, “O problema da habitação popular”.

5 A Comissão foi criada por Agamenon Magalhães com o Decreto n.º 182 de 17/9/1938.

Mocambos do Recife,⁵ em 1939, não foi o primeiro. Desde 1913, realizavam-se recenseamentos de modo a conhecer o mal a ser controlado e combatido. Destruir mocambos significava construir vilas operárias, habitações econômicas, casas populares.

A verticalização constituiu para muitos uma das principais representações de progresso, sendo propagada a necessidade de incentivar a instauração de um padrão construtivo verticalizado, em oposição ao então vigente, segundo o qual as casas pareciam confundir-se com o solo, amesquinhando e conferindo um ar tristemente suburbano à cidade. Entretanto, se a verticalização e as grandes densidades construtivas eram propagadas por uns e condenadas por outros, restringia-se tal tensão aos lugares onde o modelo buscado era de impessoalidade, elegância e monumentalidade. Nos lugares suburbanos, o modelo mudava para o da cidade-jardim.

A ressonância do ideário do movimento moderno europeu na arquitetura e no urbanismo, na cidade do Recife dos anos 30, adquiriu visibilidade por meio dos planos de reforma e expansão, principalmente por incorporarem a noção de previsão e o modelo funcional de cidade, seja na adoção do princípio da tábua rasa, seja na definição do sistema viário, seja no estabelecimento do zoneamento por áreas com funções exclusivas, seja na adoção da salubridade e higienização — insolação, ventilação e iluminação dos espaços fechados e abertos —, seja na preferência pelo padrão verticalizado das edificações, seja na opção pelas grandes concentrações urbanas, mesmo restritas aos lugares centrais, seja na valorização do elemento natural com parques, praças e jardins.

Embora cumprissem os princípios dos Ciams, questões como habitação mínima e cidade-jardim tinham formulações diversas. A habitação mínima não constava dos discursos dos urbanistas. A casa operária ou popular apareceu como contraponto do mocambo e não representava sentidos de justiça e igualdade social. Seria forçoso identificá-la com as famosas *Siedlungen* alemãs (vilas operárias dos anos 20), ou com a noção de racionalização da moradia e das tarefas domésticas pregadas pela delegação alemã junto com Corbusier, no 2º Ciam (Frankfurt, 1929).

O modelo de cidade-jardim estava sempre referendado nos discursos e nas propostas, não se verificando discordância quanto à sua utilização em áreas afastadas do centro. Esse modelo, que significava a possibilidade de estender o modo de viver do campo para a cidade, era, em grande parte, o ideal de morar dos letrados recifenses. Dessa forma, afastava-se, também, essa representação das concepções que preponderaram no 3º Ciam (Bruxelas, 1930). Ia-se mais ao encontro das concepções da Cidade Verde de Moscou, publicadas pelo Gatepac (AC-1, 1931).

A importância e a evidência desses preceitos para os detentores do saber deviam-se à conformidade no atendimento das necessidades da cidade, mas, principalmente, constituíam objetivações da racionalidade técnica, cerne das teorias urbanísticas em voga nos anos 30.

A cidade, resultado da aplicação do ideário do urbanismo moderno, fascinava os urbanistas do Recife, nos anos 30, na medida em que configurava o progresso citadino, mesmo sendo uma imagem fabricada com o lápis e o papel. Diante do fantasma da cidade colonial, associado ao temor de perder o Recife a terceira posição entre as grandes cidades brasileiras, apresentava-se o plano de reformas, de remodelação ou de expansão, para os urbanistas e jornalistas, como a estratégia possibilitadora de um futuro promissor, mediante a previsão de regras. O plano significava o modo de recuperar o caos, a sublimação do conflito, a cidade ordenada, sem desperdícios ou disfunções generalizadas, enfim, a dominância da lógica positivista da cultura burguesa.

O PLANEJAMENTO HUMANISTA DOS ANOS 50

O período que se segue à queda do Estado Novo e se prolonga pela década de 50 foi, também, de grande efervescência político-cultural no Recife. As contribuições multiplicaram-se, e o novo, marcado pela tônica da cultura popular, ao lado da permanência do regionalismo freyriano, forjou a riqueza cultural recifense. O buliçoso ambiente cultural, aninhado na euforia democrática, contou com a reanimação ou o surgimento de inúmeros grupos artísticos, entre os quais tiveram maior destaque: a Sociedade de Arte Moderna do Recife (SAMR), fundada em 1948 por Abelardo da Hora, entre outros, e cuja diretriz de trabalho era “o povo e as manifestações da cultura popular” (Hora, 1986, p.13); o Teatro do Estudante de Pernambuco (TEP), formado por sugestão de Hermilo Borba Filho, em 1946, uma tentativa de criar uma arte especificamente nacional, aproveitando todos os assuntos folclóricos e humanos e encampando como concepção de atuação a proposta de “levar o teatro ao povo em vez de esperar que o povo venha ao teatro”; as Bibliotecas Populares, embora ligadas ao governo municipal, que “foram justificadas por um grupo de intelectuais que, de uma perspectiva política, compreendia o povo como sujeito da história, não marginalizado” (Verri, 1990, p.3); e o aparecimento do Cineclubes do Recife, do Cineclubes Vigilanti Cura e do Cinefórum. A produção da cultura de massa também iniciou-se no Recife, na década de 50, por meio do rádio e do disco. Nesse último caso, destacou-se a Fábrica de Discos Rosenblit Ltda., pela divulgação de gêneros musicais brasileiros, nordestinos, em particular, e pernambucanos, especialmente. O regional e o popular seriam, assim, duas perspectivas presentes no contexto intelectual da época. Entretanto, cabe frisar que a emergência do popular como cultura colocou lado a lado as expressões eruditas e as inerentes ao homem do povo, ou melhor, o *novo* não surgiu no bojo do modernismo, mas da idéia de que o povo deveria estar integrado às expressões da cultura e do saber.

Concomitantemente às novas expressões culturais, o cenário político dos anos 50 foi marcado por debates centrados nas questões das disparidades regionais, do subdesenvolvimento da região Nordeste e das reformas sociais, ou seja, buscavam os intelectuais propagar e difundir idéias cujo efeito fosse a reversão dos enunciados de miséria e de atraso regional. Entre os eventos técnicos e políticos realizados, teve destaque o Congresso de Salvação do Nordeste (1955). O ideário desenvolvimentista, presente no conteúdo programático do Congresso, encontra-se nos trechos mais eloqüentes da *Carta de Salvação do Nordeste*:

As condições de retardamento do Nordeste mantém em planos inferiores de vida todos os habitantes. Num quadro de calamidades naturais periódicas, grande número de problemas entrava o desenvolvimento da região. Vive o nordestino uma situação de dificuldades, que não se coaduna com seu espírito de iniciativa e capacidade de trabalho. Ao flagelo das secas juntam-se os males do latifúndio, quase sempre improdutivo, as deficiências de transportes, a dispersão da população, o analfabetismo, as endemias e carências alimentares ... O potencial de Paulo Afonso ainda não proporciona os níveis de produtividade necessários ao desenvolvimento da região. Também a larga possibilidade dos produtos nordestinos, com vantagens para o desenvolvimento das fontes comerciais, internas e externas, está por aproveitar ... O Congresso de Salvação do Nordeste conclui pela necessidade inelutável de se eliminarem os entraves ao desenvolvimento regional. Assim, convoca o governo e a iniciativa privada a substituir por empresas nacionais as concessionárias estrangeiras de serviços públicos, inequivocamente incapazes de cumprir os seus encargos para com a coletividade. Para

6 Louis-Joseph Lebrez nasceu na Bretanha, em 26 de junho de 1897. Quando jovem, alistou-se voluntariamente no Exército, mas depois passou para a Marinha Nacional, tendo chegado à patente de oficial de navio. Deixou a carreira militar em 1923 para entrar na Ordem dos Dominicanos. Entre 1923 e 1939, implantou o Movimento de Saint-Malo, a partir do qual foram fundados os comitês dos pescadores. Em 1941, fundou o Movimento Economia e Humanismo e, em 1942, foi lançada a revista desse movimento. Desde 1946, passaram a ser organizados os grupos locais de Economia e Humanismo em diversas regiões da França, da América Latina e em outros países da África, Ásia e Oriente Médio. Esses grupos funcionavam como retransmissores da ação pelo desenvolvimento harmonioso. Lebrez fundou ainda, a partir de 1957, com o padre Pierre o Iramm, com Josué de Castro o Ascofam, além da Cinam e do Irfed. Lebrez faleceu em Paris, a 20 de julho de 1966 (*Revista Economia e Humanismo*, Lyon, E.H. n.º spécial, p.9-10, octobre/1986).

7 Segundo Lamparelli (1994, p.93; 1994a, p.4), Lebrez veio pela primeira vez ao Brasil em 1947. Passando pelo Recife, conhece Baltar, que viria a ser um dos adeptos do Movimento Economia e Humanismo. Em São Paulo, fundou a Sagmacs — Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais, uma das primeiras equipes interdisciplinares, constituída na forma de empresa de consultoria para atuar profissionalmente em estudos, pesquisas e planejamento no campo das questões sociais e do desenvolvimento regional e urbano.

8 Segundo entrevista concedida por Baltar, em Recife, fevereiro de 1995.

9 Lamparelli (1994, p.91) mostra que Lebrez colocava o Movimento de Economia e Humanismo como a quarta via em distinção às ideologias marxista, capitalista e nacional-socialista.

incrementar a industrialização e obter o bem-estar das populações regionais, o que só se tornará possível com a ampliação do mercado interno, outros entraves deverão ser afastados, como os efeitos das secas periódicas e o regime da grande propriedade improdutiva ...

Os termos da Carta foram enaltecidos por se contraporem, pela primeira vez, à percepção do Nordeste como área pobre e subdesenvolvida em decorrência de fatores naturais, em especial daqueles ligados aos períodos das estiagens, e por apontarem os fatores econômicos determinantes dessa condição e as potencialidades futuras com o advento da energia de Paulo Afonso e da industrialização.

O ESTUDO DE LEBRET⁶

Diante das expectativas e incertezas quanto ao impacto da industrialização que deveria acontecer no Estado, resolveu o governo estadual, por meio da Comissão de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (Condepe), solicitar ajuda a especialistas, além dos quadros existentes na região. Assim, foi solicitado a Lebrez⁷ um estudo da economia de Pernambuco, incluindo a apresentação de sugestões quanto à localização de novas indústrias no Estado.

Em agosto de 1954, Lebrez permaneceu quinze dias em Pernambuco. Teve como assessores diretos Antônio Baltar e Souza Barros, que realizaram estudos segundo o método de trabalho desenvolvido originalmente por Lebrez, característico das pesquisas do Movimento Economia e Humanismo. Para mostrar a transposição das idéias de Lebrez para o Brasil, e, em particular, para Pernambuco, afirmou Baltar:⁸

Muita coisa que se fez depois dos trabalhos dele em matéria de planejamento seguiu, nitidamente, certas orientações deixadas por ele. Nem todas eram inventadas por ele, era o que havia de mais moderno em matéria de planificação e ele era influenciado pelas grandes correntes de planejamento urbano como a inglesa, a alemã e a francesa. E ele deixou idéias que pouco a pouco foram sendo absorvidas e postas em prática.

O resultado dos trabalhos foi consubstanciado no documento intitulado *Estudo sobre desenvolvimento e implantação de indústrias, interessando a Pernambuco e ao Nordeste* (1954). A idéia central presente nesse documento era a factibilidade do desenvolvimento via industrialização em Pernambuco e, em decorrência, a redução do seu estado de subdesenvolvimento.

Distinguir *mise-en-valeur* de desenvolvimento marcava a perspectiva do Movimento Economia e Humanismo: para além do enfoque econômico, fazia-se mister afirmar valores humanos, instaurar o bem comum.⁹ Esse conceito foi tratado no encontro de avaliação do Movimento Economia e Humanismo realizado em 1952, em Tourette, França, no qual se afirmou que a noção de *mise-en-valeur* humanizada dos espaços regionais era sinônimo de *aménagement du territoire*. Segundo Célestin (1986), a dimensão territorial já estava sublinhada como componente essencial do Movimento Economia e Humanismo desde o *Manifesto de 1942*, embora só em 1952, na *Charte de l'Aménagement*, essa noção tenha sido mais precisamente definida.

Esse entendimento de *aménagement du territoire*, lembrando Célestin, inscreveu-se na perspectiva de “instauração progressiva de uma economia humana segundo um modelo ‘piramidal’ constituído pela integração de unidades territoriais equilibradas em diferentes escalas, a partir das ‘comunidades de base’ até o nível mundial, passando pelo país, a região e a nação” (Célestin, 1986, p.113).

O diagnóstico mostrava a posição desfavorável do Nordeste em relação ao Centro-Sul e a posição privilegiada de Pernambuco em relação aos demais Estados nordestinos, assim como afirmava o Recife como metrópole regional. O estudo apontava fatores favoráveis, configurava-se como desejos contidos de um incerto vir-a-ser, jogados como quase certezas, agarrados como objetos concretos para dar forma a subjetividades que inspirassem um futuro alvissareiro.

O problema do desenvolvimento do Nordeste deve ser encarado como solução nacional ... Politicamente, foi ganha a batalha para apresentar como um escândalo nacional o retardamento do Nordeste. Os dirigentes da República estão já convencidos de que esse escândalo não deve continuar. É preciso não dormir sobre a vitória conseguida e aproveitar o clima psicológico que possibilita a ajuda necessária para o desenvolvimento da região (Lebret, 1974, p.49.)

O essencial do estudo foi apresentado nas linhas de diretrizes do plano a longo termo e, em especial, do plano imediato. As primeiras diretrizes foram indicações gerais quanto aos tipos de indústrias a serem implantadas e às complementações necessárias. Ao tratar do plano imediato, Lebret tornou-as mais concretas, propondo um esquema de contenção às migrações internas, que preconizava a instalação descentralizada de novas indústrias e um zoneamento para a cidade do Recife. Esse zoneamento baseou-se em quatro mecanismos funcionais: controle das densidades, fluidez da circulação, reserva de espaços verdes e redução dos deslocamentos casa-trabalho. As áreas mais favoráveis à expansão da cidade foram destinadas preponderantemente à ocupação industrial; a zona portuária foi expandida para o sul da cidade e as áreas de morros serviram à implantação de uma cidade popular ou operária. Essa configuração materializava certos ideais da época, segundo os quais a indústria e o operário constituíam os principais pilares da transformação social. O sistema viário adotado mantém a orientação de Ulhôa Cintra, ou seja, as radiais e as perimetrais, incluindo a grande radial de articulação entre as zonas industriais. O estudo mostrava, enfim, a aplicação da doutrina do *aménagement du territoire*,¹⁰ isto é, foram identificadas e formuladas as hipóteses da *mise-en-valeur* regional e indicadas propostas quanto à localização das estruturas econômicas e residenciais, à localização dos equipamentos e dos quadros de vida e às densidades e deslocamentos populacionais.

O Recife ordenado, para Lebret, era a cidade industrial e portuária, em que as indústrias e o porto dominavam a paisagem citadina, determinavam a sua vitalidade. Era, por decorrência, a cidade operária, até então apenas a cidade do *subproletariado*, mas em que a quimera da industrialização resgatava os males do subdesenvolvimento, proporcionando à população operária melhores níveis de vida.

AS DIRETRIZES DE BALTAR

Em 1951, bem antes do estudo de Lebret, Baltar¹¹ apresentou sua tese de concurso para o provimento da cadeira de Urbanismo e Arquitetura Paisagística, na qual já estava explicitada a primazia da noção de região sobre a de cidade e que, em conseqüência, mudava o caráter propositivo de plano. A idéia fundamental da tese foi mostrar a cidade integrada na região, afirmar o planejamento regional e refutar as idéias primitivas de urbanismo voltadas ao embelezamento da cidade, às soluções de problemas de higiene da

10 O termo *aménagement du territoire* foi traduzido pelo grupo de Economia e Humanismo, em São Paulo, como "organização e aproveitamento do território" (*Boletim Informativo Codepe*, Recife, ano I, n.6, p.1, nov./dez. 1954).

11 Antônio Bezerra Baltar nasceu no Recife, em 16/8/1915. Formou-se em engenharia civil em 1938. *Como estudante*: estagiou na Diretoria de Arquitetura e Urbanismo da Secretaria de Viação e Obras do Estado, sob a chefia de Luiz Nunes, e foi membro da Comissão Organizadora do Instituto de Previdência Social do Estado de Pernambuco. *Como político*: membro da Esquerda Democrática e do Partido Socialista Brasileiro, fez parte da direção municipal, estadual e nacional; elegeu-se duas vezes vereador do Recife pelo PSB, sendo a primeira em 1955; elegeu-se suplente do senador Barros de Carvalho na chapa de Cid Sampaio, na eleição para o governo do Estado, em 1958. *Como profissional*: Chefe do Departamento de Engenharia do IPSEP até 1943, engenheiro da Associação Brasileira de Cimento Portland; Chefe de Distrito do DNER; representante do Clube de Engenharia na Comissão do Plano da Cidade a partir de 1944; Diretor Superintendente da Coperbo, no primeiro governo Arraes; componente da equipe do Padre Lebret, no Brasil, por quinze anos. No exílio, trabalhou na Comissão Econômica para a América Latina, de 1965 a 1982. *Como professor*, na Escola de Belas Artes, interinamente, na cadeira de Urbanismo (1941-1942), tendo sucessivamente ensinado as cadeiras de Perspectiva, Teoria de Arquitetura e Pequenas Composições, como professor concursado de Urbanismo (durante 24 anos). Na Escola de Engenharia, na cadeira de Economia e Finanças, durante 20 anos. Deposto pelo Ato Institucional nº 1, voltou a ensinar, depois de anistiado no MDU/UFPE por dois anos, tendo então se aposentado. (Montenegro et. al, 1995; entrevista realizada com Baltar em fev./1995).

habitação, de trânsito e de perspectivas urbanísticas. O objetivo do estudo foi apresentar um esquema de expansão de cidades, particularmente a do Recife.

Advogava Baltar o planejamento como expressão da racionalidade técnica, como o modo de prevenir e de remediar os fatores negativos da concentração urbana dos tempos modernos, bem como criticava o urbanismo, ou melhor, os planos de cidade como projetos de embelezamento e de descongestionamento de trânsito e como imagens de cidades-ideais.

O urbanismo do século XIX, êsse período fatal da história da arquitetura e da urbanização, contentou-se com a procura da solução do problema do embelezamento. Ciência e arte tipicamente acadêmicas, a organização dos planos de cidade dentro dêsse espírito, que foi a tendência oficial de uma certa época já dêste nosso século, não procurou fundamentos sólidos na observação e na análise dos verdadeiros problemas humanos dos quais o urbanismo e a arquitetura são apenas reflexo (Baltar, 1951, p.26.)

Com essa argumentação, Baltar tornou irrefutável a sua concepção de planejamento extensivo a toda a região, atingindo a totalidade dos problemas, em vez de focalizar, apenas, aqueles mais restritamente urbanísticos. Para tanto, propôs um roteiro de exame de uma cidade segundo três categorias de problemas: ocupação adequada do território; número de habitantes e sua distribuição; e equipamento urbano. Esse esquema consistia os elementos componentes do *aménagement du territoire*, denotando a transposição de métodos e técnicas de planejamento do Movimento Economia e Humanismo.

O modelo urbano de uma cidade regional, esboçado genericamente por Baltar, compunha-se das seguintes unidades: o núcleo urbano da cidade regional; as cidades satélites, com os respectivos núcleos urbanos e unidades residenciais; as unidades residenciais, com os respectivos centros locais; as unidades industriais e as zonas verdes — agrícolas e florestais —, além do sistema rodoferroviário.

Estabelecidos os elementos mais gerais do modelo, foram previstos os elementos específicos, como a localização das grandes indústrias da cidade regional na periferia das cidades satélites ou na periferia do próprio conjunto — nunca, porém, no interior de qualquer dos núcleos onde outras atividades estivessem instaladas —, e a distribuição das atividades agrícolas da região nos extensos vazios que mediavam as diversas unidades urbanas, principalmente ao longo das rodovias e ferrovias de ligação.

Embora a industrialização fosse vista como a maneira de promover o desenvolvimento da região, Baltar enfatizou a falta de disponibilidade de terrenos para essa atividade econômica na cidade do Recife. No entanto, Lebret (1974), no seu estudo sobre a implantação de indústrias, localizou diversas áreas para esse fim. É possível que, nesse ponto particular, não tenha havido concordância entre ele e Baltar, embora tenha sido o último um dos principais e permanentes assessores do padre dominicano na elaboração desse estudo. Porém, as indicações de Lebret estavam em concordância com as propostas do Código de Obras então em elaboração pela prefeitura do Município do Recife, o qual previa zonas e núcleos industriais na cidade. Outra diferença entre o estudo de Lebret e as diretrizes de Baltar diz respeito ao entendimento de *região*: enquanto, para o primeiro, era uma unidade econômico-geográfica, partição do território nacional que abrangia diversos Estados — o Nordeste, para o segundo, era uma unidade econômico-geográfica, partição do território estadual que abrangia diversos municípios — a região metropolitana.

Baltar fez a transposição dos princípios da arquitetura e do urbanismo moderno propalados pelos Ciams, mas, em especial, transpôs as experiências do urbanismo britânico do Pós-Guerra, principalmente da legislação urbanística de 1947. A transposição do modelo de cidade-jardim foi preponderante, seja como padrão de remodelação do existente, seja para orientar as novas ocupações e edificações citadinas. Entretanto, os ideários citados foram adequados à doutrina do Movimento Economia e Humanismo que ele abraçou em profundidade.

Pelo menos desde 1947, Baltar já tinha contato com Le Bret. No entanto, considerando os seus trabalhos publicados, só em 1949, no discurso de parainfo aos formandos da Escola de Engenharia da Universidade do Recife, ele falou da doutrina do Movimento Economia e Humanismo como alternativa ao encaminhamento dos problemas da humanidade. Intitulado “Por uma economia humana”, o discurso versou sobre a tarefa de reabilitação da humanidade, reservada também à engenharia, ou seja, cabia à engenharia o papel de colocar o progresso técnico em benefício do Homem, e criticou o liberalismo econômico e o marxismo por não solucionarem os problemas da humanidade e conterem contradições inerentes a seus objetivos e práticas. No fechamento do discurso, foi apresentada como terceira alternativa, para abordar o problema do progresso técnico com o respectivo benefício à humanidade, a doutrina “Economia e Humanismo”.

Esboça-se assim uma nova atitude diante da questão ... Permitti-me, porém, que vos confesse a minha simpatia pessoal pelas idéias do chamado movimento Economia e Humanismo ... Inspirado nas fontes mais puras da doutrina há vinte séculos pregada à humanidade pelo Cristo, êsse movimento visa restaurar na escala humana as atividades econômicas, partindo da reabilitação das comunidades naturais, destruídas por um fenômeno de gigantismo celular, que atacou os grupos sociais de forma em tudo semelhante ao processo do câncer biológico no corpo de um sêr vivo ... O método de ação do movimento se baseia nas constatações objetivas da realidade econômica e social, na aplicação dos instrumentos de pesquisa mais agudos à análise dessa realidade e principalmente na participação integral na vida das comunidades a reabilitar (Baltar, 1950, p.14-5.)

Aqueles que abraçaram a doutrina Economia e Humanismo continuaram a difundir os seus princípios por mais tempo. Desse modo, o Seminário de Técnicos e Funcionários em Planejamento Urbano, realizado em Bogotá, de 5 a 31 de outubro de 1958, que resultou na *Carta dos Andes*, mostrou em seu temário¹² a presença das idéias humanistas. Baltar, o engenheiro Mário Laranjeiras de Mendonça (da equipe de Le Bret, em São Paulo) e o arquiteto baiano Newton Oliveira compuseram a delegação brasileira. A atuação de Baltar no Seminário foi marcante, tendo estado presente em todos os debates, presidido uma das comissões temáticas, realizado uma conferência e concedido duas entrevistas.

A atualização das idéias propugnadas por Baltar, no início dos anos 50, fez-se pela instauração da concepção de planejamento em substituição à de desenho de reformas; de região em substituição à de cidade; pela determinação da economia para o desenvolvimento em substituição à engenharia para o embelezamento do ambiente citadino. O Recife moderno para Baltar era o núcleo urbano que abrangia o porto, o comércio de importação e exportação, o comércio e os serviços em geral, os bancos e as residências; eram as cidades-satélites ou cidades industriais, Olinda, Paulista, São Lourenço e Jaboatão, com suas unidades de vizinhança; eram as atividades agrícolas separando as unidades urbanas; era a mesclagem dos princípios da cidade funcional com a cidade do bem comum, isto é,

12 O temário discutido constou de seis pontos, quais sejam: i) conceito de processo de planejamento e os aspectos humanos do desenvolvimento urbano, cujo documento de referência foi redigido pelo arquiteto colombiano Gabriel Andrade Lieras e pelo sociólogo Sakari Sariola da ONU; ii) características do planejamento regional na América Latina, redigido pelo urbanista peruano Luís Dorich; iii) plano geral urbano como instrumento básico para guiar o desenvolvimento da cidade, eixo principal do temário do seminário, redigido pelo professor Francis Violich da Universidade da Califórnia; iv) renovação urbana, redigido pelo arquiteto Carl Feiss; v) programação do planejamento e os orçamentos, redigido pelo arquiteto Carlos Alvarado, vice-presidente da Junta de Planificação de Porto Rico; vi) o liderato em planejamento, de autoria de Eric Carlson, diretor do CINVA.

a eficiência funcional deveria estar conjugada a condições de vida dignas, sem a submissão dos homens à fome e à miséria. Se o enunciado para o Recife dos anos 50 era o da cidade da miséria e do atraso regional, as idéias propugnadas por Baltar aventavam a possibilidade de uma polaridade — de desenvolvimento e prosperidade, de um futuro em que o avanço tecnológico estivesse ao alcance de todos os homens e, portanto, mantinham-se o controle e a ordenação espacial da cidade com os conflitos apaziguados e as necessidades satisfeitas, pelo menos em um nível e por um tempo.

O PLANEJAMENTO HUMANISTA DOS ANOS 50

Os dois planos focalizados mostraram o planejamento regional firmado como saber, e conferiram posição diferenciada aos detentores de tal conhecimento. Já não tinha relevância ser engenheiro, arquiteto, economista ou médico, mas aos detentores do saber de planejamento era concedida uma maior autoridade no tratamento da cidade e da região. Como a noção de região passou a ter primazia sobre a de cidade, a composição de lugares futuros tornou-se subordinada às questões regionais, nas quais prevaleciam os fatos econômicos, ou melhor, a atualização das idéias e representações de lugares ordenados e harmoniosos passou a ser um reflexo da economia. Desse modo, o planejamento como saber apareceu e disseminou-se como o novo instrumento político capaz de objetivar uma cidade disciplinada. Essa teoria urbanística, similarmente ao que ocorria em relação às teorias preceituadas pelo urbanismo dos anos 30, tinha como cerne a racionalidade científica inerente às grades teóricas da modernidade.

Paralelamente e por decorrência da emergência do planejamento entre os urbanistas e demais intelectuais, afirmou-se a idéia de região metropolitana. O Recife passou a ser imaginado como o centro de uma região que era muito maior em extensão territorial, mas dominada pela cidade-centro. A atualização do sentido de cidade passou a ser o de *metrópole regional* — industrializada, equilibrada e integrada, em contraposição aos enunciados de miséria e atraso regional propalados pelos urbanistas.

O novo saber do planejamento relegou o ideário do urbanismo do fim do século XIX e das primeiras décadas do século XX, consubstanciado nas noções de embelezamento, higiene, salubridade e monumentalidade. Bem comum, harmonia, integração, equilíbrio, desenvolvimento, condições de vida humana passaram a marcar a representação de cidade no campo do planejamento. O método possibilitava esquadrihar minuciosamente a realidade e, portanto, outorgava maior certeza aos seus enunciados.

As inovações introduzidas pelo ideário do Movimento Economia e Humanismo, nos planos e textos analisados, não constituíram uma ruptura com o ideário dos Ciams e do urbanismo britânico do Pós-Guerra. Definir diretrizes relativas à localização das estruturas econômicas e residenciais, à localização dos equipamentos e quadros de vida e às densidades e deslocamentos populacionais não contradizia os preceitos da arquitetura e urbanismo modernos. Essas eram regras respectivas para os dois diferentes tipos de ordenamento e controle — num, eram orientações de procedimentos e modos de fazer; noutro, eram determinações do que fazer, objetivadas em relações e dimensões.

O planejamento humanista nos anos 50 foi, inquestionavelmente, um dos mais importantes ideários transpostos para o Brasil, e Baltar foi, na cidade do Recife, quem melhor difundiu esse saber. A cidade do Recife dos anos 50 comportou a utilização de todas essas teorias, embora as propostas de organização espacial dos homens tivessem passado a apresentar elevado nível de abstração e generalização, formuladas como diretrizes.

RUPTURAS E PERMANÊNCIAS DE IDÉIAS

No Recife dos anos 30, o efusivo ambiente cultural apresentava-se com uma mistura bem dosada de incertezas e enfrentamentos entre o moderno e o tradicional, o internacional e o nacional, o regional e o provinciano. Entre outras questões, indagava-se: como transformar o Recife numa cidade moderna e quais as regras a serem expressas nos planos? Nos idos de 30, o desafio partia da própria necessidade de se criar uma mentalidade urbanística. Teorias, planos e utopias existiam, mas nem mesmo os intelectuais locais sabiam ao certo o que era cultura urbanística, com exceção de uns poucos eruditos, que mantinham contatos com a Europa e a América do Norte. Entretanto, além dessa apreensão por parte dos homens cultos, dos especialistas, dos técnicos, era necessária, para o sucesso da racionalidade urbanística, a absorção desse saber pelos moradores da cidade, pelo homem cidadão. A difusão e a disseminação de uma mentalidade urbanística eram perseguidas em todo o País, tendo sido definidas como objetivo principal do Congresso Brasileiro de Urbanismo, realizado no Recife, em 1942.

Mentalidade urbanística e plano reformador foram os grandes requerimentos dos urbanistas nos anos 30, embasados no conhecimento técnico da realidade e no entendimento de que a cidade deveria funcionar com eficiência, aliada a um gosto estético. Os discursos dos urbanistas evocavam a idéia de progresso para fixar uma imagem na qual a composição dos lugares não fosse de caráter colonial; as ruas não fossem estreitas, tortuosas, sem arborização, sem pavimentação, escuras, sujas e insalubres; o tráfego não estivesse congestionado; os terrenos não fossem alagados; as edificações não fossem baixas e acaçapadas; e os mocambos não fossem insalubres, infectos e disseminados.

Em suma, a idéia central de progresso da cidade decorria da ordenação do seu crescimento construtivo, objetivada no desenho de um futuro promissor que contivesse a visão do todo e interligasse a produção da beleza e da salubridade. O plano, com o zoneamento e o sistema viário, continha os dispositivos do saber urbanístico. Sendo científico, tornava-se inquestionável e legitimado, tornava-se verdade discursiva que cumpria com os preceitos de higienização e salubridade — insolação, ventilação e iluminação; de velocidade e mobilidade — avenidas e ruas largas e retilíneas; de especialização funcional — habitar, trabalhar, circular e descansar; de amenização paisagística — presença de vegetação; de verticalização — elevador e circulação interior; e de não-preservação do antigo. Para a efetivação de todos esses preceitos, os vestígios da sociedade não-industrial podiam ser destruídos. Assim, o princípio da tábua rasa justificava os desenhos do futuro da cidade do Recife dos anos 30. Nesses desenhos, a reversão das imagens e dos enunciados negativos do ambiente cidadão propalados pelos urbanistas foi representada na cidade bela, limpa e monumental, ou seja, na *cidade progressista*.

No plano reformador, o instrumental indispensável para a sua elaboração era a planta da cidade ou de arruamentos que registrassem os lugares da natureza e dos ambientes construídos (parcelamento do solo, avenidas, ruas, alinhamentos, ferrovias, entre outros). Ela era organizada por engenheiros e aprovada por uma comissão de especialistas designados pelo governo municipal. Concomitantemente à planta da cidade, era exigida a demonstração de erudição e de conhecimento de teorias urbanísticas em voga na Europa e nos Estados Unidos, mediante a citação e o emprego dos conceitos e métodos no conteúdo justificativo ou propositivo do plano. Portanto, a abordagem qualitativa e a intuição eram preponderantes na sua feitura.

No Recife pós-45, entrecruzavam-se caminhos de diversas naturezas: por um lado, tinha-se o entusiástico aprendizado do exercício democrático; por outro, um efervescente ambiente cultural, marcado pela tônica da cultura popular, ao lado do regionalismo freyriano; também, por outro, o explosivo crescimento da população e das suas necessidades, e, ainda, as representações negativas de carências da cidade. Ante essa diversidade de situações, sugerindo uma realidade em ebulição na qual liberdade e necessidade se confrontavam em diversos domínios, até mesmo quanto à maneira da apropriação, da fruição e do uso de lugares, a industrialização apareceu como a incontestável alavanca para o desenvolvimento. Porém, tornar a industrialização uma realidade não era tarefa fácil. Entremevam-se procedimentos e interesses, incluindo o de tornar a cidade apta ao desempenho dessa função.

Os urbanistas já tinham apreendido e aplicado os princípios do urbanismo moderno num momento em que as necessidades eram de salubridade, de descongestionamento do tráfego e de embelezamento, ou melhor, de modificar a composição colonial vigente. No entanto, eles não estavam convictos de que os princípios do urbanismo moderno eram suficientes para a produção de uma outra ordem cidadina, cuja explicitação de regras apaziguasse os conflitos inerentes a uma sociedade em busca do desenvolvimento industrial.

Se, após o ano de 1945, modernização era promover a industrialização da região nordestina, em geral, e de Pernambuco e do Recife, em particular; se as cidades, para serem atualizadas, precisavam estar aptas ao exercício dessa função, a mentalidade urbanística não poderia ser, apenas, a do modernismo, transposta e difundida nos anos 30. Qual seria, então, o paradigma complementar do modernismo, capaz de configurar uma cidade atualizada? Para tanto, outros saberes foram transpostos e difundidos por meio de debates, cursos, congressos e eventos similares, centrados nas questões das disparidades regionais, do subdesenvolvimento da região Nordeste e das reformas sociais. Dentre os saberes então difundidos no Recife, a doutrina do Movimento Economia e Humanismo, por meio da noção de *aménagement du territoire*, foi a principal, e seus preceitos passaram a ser traduzidos nos planos elaborados, conferindo primazia à noção de região sobre a de cidade e subordinando as modificações na composição de lugares às leis da economia. Em suma, a cidade estaria integrada à região com a qual manteria intensa relação, e a ordenação regional, decorrente da noção do *aménagement du territoire*, contrapondo-se à ordenação cidadina egressa do urbanismo moderno, estaria referenciada nas noções de bem comum, harmonia, integração, equilíbrio e desenvolvimento, em substituição às de embelezamento, higiene, salubridade e monumentalidade.

Por conseqüência, o plano não mais se expressava preponderantemente por intermédio de desenhos de reformas e correções do sistema viário e do zoneamento das funções cidadinas. A ênfase passou a ser a explicitação de diretrizes econômicas determinantes de um futuro promissor, das quais as urbanísticas seriam decorrentes; daí o saber do planejamento sobrepujar o do urbanismo; daí a titulação de plano diretor em substituição à de plano reformador. No plano diretor, a idéia de desenvolvimento era propalada para constituir uma imagem na qual não fossem vigentes as condições desumanas de vida da população, o flagelo das secas e os males do latifúndio; não fossem deficientes os transportes, a geração e a distribuição de energia elétrica e o abastecimento d'água; não fossem quantitativamente representativas as migrações e emigrações, o analfabetismo, as endemias, as carências alimentares e a desqualificação da mão-de-obra, e não fossem tolhidas as organizações políticas e sociais. Expressando regras ou diretrizes revertedoras dos enun-

ciados negativos propalados pelos urbanistas, o plano objetivava um futuro para o Recife dos anos 50, representado pela região metropolitana industrializada, equilibrada e integrada, ou seja, pela *metrópole regional*.

Se, quanto à constituição de uma imagem de cidade, as diferenças estão sintetizadas nos sentidos das palavras *progresso e desenvolvimento*, quanto ao conteúdo do saber, a distinção entre os dois tipos de planos se expressou no método e no instrumental técnico requeridos com vista ao conhecimento e à apreensão da realidade. O plano diretor exigia uma multiplicidade de instrumentos técnicos relativos principalmente aos campos da economia, da demografia, da engenharia e da geografia. Dessa forma, no momento da confecção de um plano, fazia-se imprescindível a formação de uma equipe em que estivessem presentes os detentores desses conhecimentos, a fim de levantar, medir, examinar, inspecionar e avaliar, por meio de diversas técnicas de pesquisa, os fatos econômicos, populacionais, sociais e físico-territoriais, registrando a rigorosa observação em mapas, gráficos estatísticos, plantas cadastrais e documentação bibliográfica e monográfica. Sem dúvida, o plano consistia em um *método globalizante* (Lamparelli, 1994, p.12). Só após o minucioso esquadramento da realidade, passava-se com segurança para a etapa de formulação das proposições centradas na correta distribuição da população e localização das atividades econômicas e residenciais, considerando-se o limite de saturação e custo de produção da energia elétrica, do abastecimento d'água e dos meios de transporte. As exigências técnicas na elaboração do plano diretor conferiam a suas propostas um forte caráter de certeza e exequibilidade, indicando o aprofundamento da lógica positivista presente na atualização do saber e a possibilidade de maior controle dos conflitos respectivos à organização espacial dos homens.

Ao lado das diferenças das concepções contidas nos planos urbanísticos elaborados para o Recife dos anos 30 e 50, destacam-se similitudes de duas naturezas. A primeira refere-se ao campo empírico, isto é, os planos apresentados, com exceção das diretrizes de Baltar, foram solicitações e encomendas de governantes. Portanto, parecia haver uma sintonia e sinergia entre esses últimos e os detentores do saber urbanístico em dotar a cidade de um dispositivo disciplinador e previsor de um futuro alvissareiro. O segundo reporta-se ao campo teórico, ao destacar como cerne dessas teorias urbanísticas a racionalidade científica própria da modernidade.

A narrativa empreendida evidenciou rupturas, permanências e similitudes de idéias, seja no campo cultural, seja no do urbanismo. Cada tempo atualizou as práticas intelectuais conforme os saberes em voga e atendeu às solicitações dos governantes aos urbanistas. Com o aparecimento de outros saberes, ocorreu a mudança de representação da cidade, ou seja, a atualização e a diferenciação das idéias de ordenamento para o Recife dos anos 30 e 50 sintetizaram-se na representação, em um momento, *progressista*, e noutro, *regional*. Os conflitos de interesses e necessidades, particularmente quanto à apropriação, à fruição e ao uso dos lugares, foram apaziguados pelas propostas de cunho positivista e pelo estabelecimento de outros dispositivos disciplinares, o que indica a existência de uma correspondência entre esses conflitos e as regras e normas das teorias urbanísticas.

Na atualidade, por um lado, os fenômenos presentes na cidade contemporânea sinalizam uma perda de controle pelos detentores de poder, uma aparente fragilização da sociedade disciplinar. Esse fato tem provocado perplexidade e temor nos urbanistas e governantes, fazendo lembrar o medo sentido pela nova burguesia industrial perante as multidões anônimas circulando pelas ruas, mendigos e vagabundos em Londres e Paris no século XIX (Bresciani, 1994). Por outro lado, o saber urbanístico tem-se mostrado limita-

do e ineficiente para resolver os problemas da cidade contemporânea, isto é, existe o paradoxo entre continuar afirmando o saber urbanístico fundado nas teorias da modernidade e prescindir desse saber, dada a inexistência de um outro modo de promover o ordenamento e o controle da cidade.

Talvez se possa qualificar a atualidade como um tempo de transição, no qual a positividade é verificada pelo aparecimento de uma multiplicidade e pluralidade de saberes, que buscam criar outras formas de teorizar sobre e praticar a ordenação e o controle das cidades, porém, na sua grande maioria, ainda estão circunscritos aos fundamentos teóricos da modernidade. Entre tantos saberes, há que destacar o do desenvolvimento sustentável e o do planejamento estratégico, por serem os que mais têm sido disseminados como as novas teorias a serem aplicadas à ordenação da cidade. O primeiro apresenta pontos convergentes com o ideário do Movimento de Economia e Humanismo, ou seja, a busca de equilíbrio entre ambiente natural e ambiente construído, a propagação da necessidade de justiça social e o condicionamento da dimensão econômica aos dois princípios anteriores. Pode-se considerar isso uma idéia necessária e basilar, após a queda do muro de Berlim. O segundo é a incorporação da visão estratégica, cujo foco principal é a competitividade e rentabilidade econômicas, cujo efeito, como lembra Arantes (1998, p.135), é o de “uma cenografia gestonária da cidade, algo como uma teatralização da vida cotidiana”. Tais saberes podem não se ter despreendido das grades teóricas da modernidade, mas atualizam e diferenciam as regras e preceitos da prática urbanística. Diante dessa constatação, resta afirmar o entusiasmo pela cidade como uma disposição intelectual para a crítica desses saberes.

Virgínia Pontual, arquiteta, é professora do Centro de Conservação Integrada Urbana e Territorial do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco.
E-mail: vp@elogica.com.br

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AC/GATEPAC – 1931-1937. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S.A.
- ALVES SOBRINHO, A. *Desenvolvimento em 78 rotações: a indústria fonográfica Rozenblit — 1953-1964*. Recife: Pimes/Dep. de História da UFPE, 1993.
- ARANTES, O. *Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1998.
- ARAÚJO, L. S. L. C. de. *A crônica de cinema no Recife dos anos 50*. São Paulo, 1994. Tese — Departamento de Cinema, Rádio e Televisão da Universidade de São Paulo.
- ARENDT, H. *Entre o passado e o futuro*. São Paulo: Perspectiva, 1992.
- BALTAR, A. B. *Diretrizes de um Plano Regional para o Recife*. Recife, 1951. Tese de concurso para o provimento da cadeira de urbanismo e arquitetura paisagística na escola de Belas Artes da Universidade do Recife.
- _____. *Por uma economia humana*. Recife: Imprensa Oficial, 1950.
- _____. “Universidade, economia e humanismo”. *Revista de Engenharia*, Recife, ano VI, n.7, jan./dez. 1953.
- _____. “Da localização de indústrias e dos problemas correlatos de urbanismo”. In: BALTAR, A., SILVEIRA, P., SOUZA, B. *Teses e conferências sobre problemas de urbanismo e área metropolitana*. Recife: Codepe, 1954.
- _____. “Progresso técnico e níveis de vida”. *Boletim Técnico da SVOP*, Recife, ano XVII, v.XXXIX e XL, jul./dez. 1955.
- BENEVOLO, L. *História da arquitetura moderna*. São Paulo: Perspectiva, 1981.
- BERMAN, M. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia de Letras, 1994.

- BRESCIANI, M. S. M. *Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza*. 8.ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- CARTA DE SALVAÇÃO DO NORDESTE. In: SOARES, J. A. *A frente do Recife e o governo do Arraes: nacionalismo em crise — 1955-1964*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- CÉLESTIN, G. “Lebret et l’aménagement du territoire”. *Revue Économie et Humanisme*, Lyon, n. spécial, Octobre, 1986.
- CHARTIER, R. *A História Cultural: entre práticas e representações*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil/Difel, 1990.
- COMISSÃO CENSITÁRIA DOS MOCAMBOS DO RECIFE. *Observações Estatísticas sobre os Mocambos do Recife*. Recife: Imprensa Oficial, 1939.
- ESTELITA, J. “Urbanismo e sanitário”. *Boletim da Cidade e do Porto do Recife*, Recife, n.2, out./dez. 1941.
- FOUCAULT, M. *A arqueologia do saber*. 3.ed. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1987.
- _____. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. 10.ed. Petrópolis: Vozes, 1993.
- FREYRE, G. *Manifesto regionalista de 1926*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1955.
- GUNN, P. “As querelas do urbanismo nos anos vinte e trinta”. In: Anpur. *Anais do VI Encontro Nacional*. Brasília: Anpur, 1995.
- HABERMAS, J. *O discurso filosófico da modernidade*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1990.
- HORA, A. da. “Depoimento”. In: *Memorial do Movimento da Cultura Popular*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1986.
- KOOP, A. *Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa*. São Paulo: Nobel/Editora da Universidade de São Paulo, 1990.
- LAMPARELLI, C. M. “Louis-Joseph Lebret e a pesquisa urbano-regional no Brasil: crônicas tardias ou história prematura”. *Espaço & Debates*, São Paulo, ano XIV, n.37, 1994.
- _____. “O ideário do urbanismo em São Paulo em meados do século XX. O Pe. Lebret: continuidades, rupturas e sobreposições”. São Carlos. Conferência proferida no 3º Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 1994a.
- LEBRET, L. J. *Estudo sobre desenvolvimento e implantação de indústrias, interessando a Pernambuco e ao Nordeste*. 2.ed. Recife: Condepe, 1974.
- LIRA, J. T. C. de. “A romantização e a erradicação do mocambo, ou de como a casa popular ganha nome. Recife, década de 30”. *Espaço & Debates*, São Paulo, ano XIV, n.37, 1994.
- _____. *Mocambo e cidade: regionalismo na arquitetura e na ordenação do espaço habitado*. São Paulo: FAU/USP, 1996.
- MENEZES, J. L. M. “A ocupação do Recife numa perspectiva histórica”. In: *Plano Diretor de Desenvolvimento da Cidade do Recife*. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife/Secretaria de Planejamento Urbano/Consórcio Procenge/Urbana/Acqua-Plan, 1990.
- MONTENEGRO, A. T., SIQUEIRA, A. J., AGUIAR, A. C. M. de (Orgs.). *Engenheiros do tempo: história da vida dos professores*. Recife: UFPE, 1995.
- MOREIRA, F. D. *A construção de uma cidade moderna: Recife (1909-1926)*. Recife, 1994. Dissertação Mestrado — Universidade Federal de Pernambuco.
- OUTTES, J. *O Recife pregado à cruz das grandes avenidas, 1927-1945*. Recife, 1991. Dissertação Mestrado — Universidade Federal de Pernambuco.

- PONTUAL, V. *O saber urbanístico no governo da cidade: uma narrativa do Recife das décadas de 1930 a 1950*. São Paulo: 1998. Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.
- PONTUAL, V. “A utopia de um novo tempo: reformas sociais e planejamento”. In: *Anais do IV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Rio de Janeiro: Anpur/UFRJ/FAU/Propur, 1997.
- REZENDE, A. P. *Descantos modernos: histórias da cidade do Recife na década de XIX*. Recife: Fundarpe, 1997a.
- SOARES, J. A. *A frente do Recife e o governo do Arraes: nacionalismo em crise — 1955/1964*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- SOUZA BARROS, M. *A década de 20 em Pernambuco: uma interpretação*. Rio de Janeiro: Gráfica Editora Acadêmica, 1972.
- ULHÔA CINTRA, J. F. de. “Sugestões para orientação do estudo de um plano geral de remodelação e expansão da cidade do Recife”. *Revista Arquivos*, Recife, ano 2, n.1-11, dez. 1943.
- VAZ, R. *Arquitetura moderna em Pernambuco: Luiz Nunes, 1934-1937*. São Paulo, 1988. Dissertação Mestrado — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.
- VERRI, G. M. W. *Os templários da ausência: experiência das bibliotecas populares no Recife*. Recife: Pimes/UFPE, 1990.
- VEYNE, P. *Como se escreve a história; Foucault revoluciona a história*. 3.ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1995.

A B S T R A C T *The aim of this paper is to discuss the understanding of modernization as a cumulative and complementary process of ideas. To this end, we introduce the notion of the actualization and differentiation of city planning norms and rules as a way of assuring the ordering of the city. We also discuss the maintenance of these rules at the present time and the paradox between the continuity of current urban knowledge founded in the theories of modernity and the abandonment of that knowledge in favour of alternative ways of promoting the ordering and control of the city. The way chosen was that of reconstructing the ideas set out in the urban plans drawn up in Recife in the 30s and 50s. In the thirties, urban planning principally introduced the ideas of Ciams, whose authors were Domingos Ferreira (1927), Nestor de Figueiredo (1932), Atilio Corrêa Lima (1936) and Ulhôa Cintra (1943). In the fifties, urban planning translated, among other things, the norms of the Economy and Humanism Movement that are presented in the study of Lebreton (1954) and in the proposals of Baltar (1951). The paper compares these plans, explaining the different concepts and representations of Recife and its localities and discussing how this knowledge has survived the emergence of new concepts.*

K E Y W O R D S *History; modernization; knowledge; city planning; representation.*