

**IV PROJETAR 2009**  
**PROJETO COMO INVESTIGAÇÃO: ENSINO, PESQUISA E EXTENSÃO**  
FAU-UPM SAO PAULO BRASIL  
Outubro 2009

Eixo: Intervenção

**Normativas urbanísticas: uma investigação para o ensino de Projeto**

**CÂMARA, Andréa (1); TRINDADE, Isabella (2)**

- (1) Arquiteta, M.Sc., Prof., Departamento de Engenharia e Arquitetura, Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Pernambuco (UNICAP)- e-Mail: [andrea@unicap.br](mailto:andrea@unicap.br)
- (2) Arquiteta, M.Sc., Prof., Departamento de Engenharia e Arquitetura, Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Pernambuco (UNICAP) - e-Mail: [isabella@unicap.br](mailto:isabella@unicap.br)

## Resumo

O presente trabalho é resultado de uma investigação que, entre outros objetivos específicos, analisa o Projeto de Arquitetura a partir do pressuposto de que as normativas urbanísticas podem definir a tipologia de edifícios residenciais em altura (dependendo da malha onde estão inseridas). O conhecimento dessas questões e metodologias empregadas para a solução de projetos, são importantes ferramentas para o ato de projetar, desenhar a cidade e configurar a paisagem urbana.

Desde a segunda metade do século XIX, tem ficado cada vez mais claro para os estudiosos da forma urbana que as propriedades de um determinado ambiente urbano construído dependem, em grande medida, das propriedades da malha urbana a partir da qual este ambiente construído originou-se [MARTIN, MARCH, 1972, p.47]. Estudos indicam também que os resultados da aplicação de Instrumentos de controle urbanístico —tais como Leis de Parcelamento e Leis de Uso e Ocupação— sobre um determinado tecido urbano, dependem em grau significativo das propriedades morfológicas da malha característica desse tecido. Como por exemplo, a largura das ruas, a profundidade das quadras e a proporção entre largura e profundidade das parcelas.[CAMARA, 1998 p.58]

A investigação enfoca o papel das normativas como elementos de desenho da tipologia do edifício vertical. O território do estudo é o bairro de Boa Viagem que apresenta uma alta diversidade em sua morfologia urbana, resultado da sua própria condição física e geográfica, mas também, resultado dos mecanismos empregados na construção da configuração urbana do território. Neste caso, as legislações urbanísticas tiveram um papel fundamental na construção desta atual paisagem. A paisagem construída de Boa Viagem se consolida rapidamente com a tipologia do edifício vertical impulsionado pelas normativas que favoreciam esta tipologia particularmente as do Decreto nº 2590 de 1953. Normativas estas ainda relacionada ao contexto urbano e principalmente vinculada a o ideário moderno.

Palavras-chave: Normativa; Morfologia; Tipologia

Eixo: Intervenção

## **Abstract**

The main goal of this investigation is to analyze the architecture project from the point of view that urban legislations and their parameters can define the building type, depend on the urban grid it was generated. The knowledge of those issues and its solutions constituted a very important tools to designing builds, urban design and landscape configuration. The investigation focus the role of urban legislations as vertical build type composition element. The urban settlement studding is Boa Viagem's neighbourhood, due the fact that its urban morphology is a result not only from its physical, geography and social conditions but essentially as result of the methods employed in its urban configuration which urban legislation has a main role. Boa Viagem's built landscape has the buildings in height type as its main element, in part supported by urban parameters content at the *Decreto n. 2590* of 1953, which encourage the construction of this typology, however, a build type still related with its urban context and particularly in agreement with the modernism thought.

Keyword: Urban Law; Morphology; Typology

Axes: Intervention

## **Resumen**

El presente trabajo es resultado de una investigación que, entre otros objetivos específicos, analiza el Proyecto de Arquitectura a partir del supuesto de que las normativas urbanísticas pueden definir la tipología de edificios residenciales en altura (dependiendo de la sección urbana donde están insertadas). El conocimiento de esas cuestiones y metodologías empleadas para la solución de proyectos, son importantes herramientas para el acto de proyectar, diseñar la ciudad y configurar el paisaje urbano.

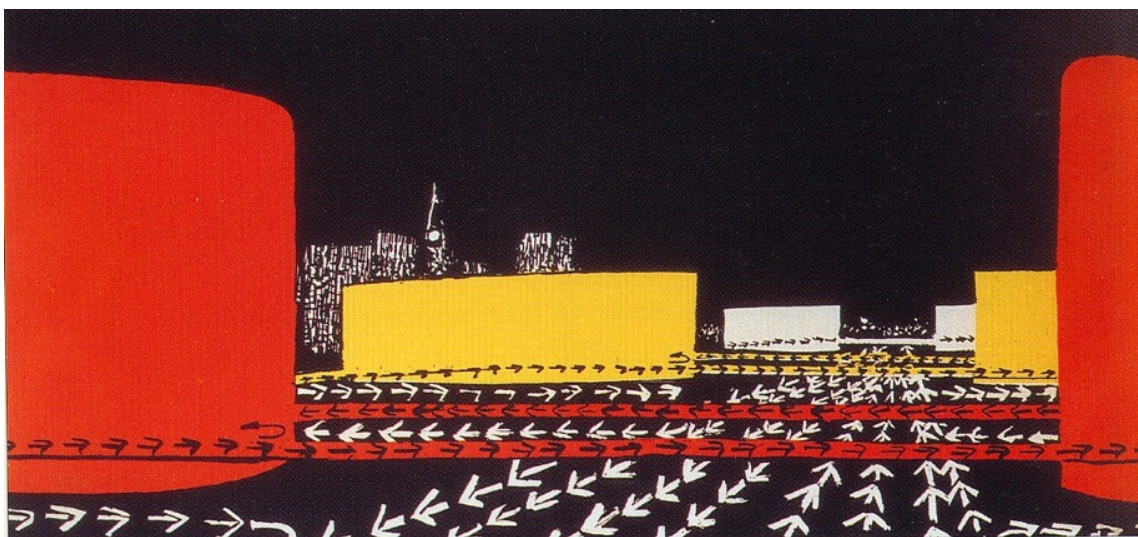
La investigación enfoca el papel de las normativas como elementos de dibujo de la tipología del edificio vertical. El territorio del estudio es el barrio de Boa Viagem que presenta una alta diversidad en su morfología urbana, resultado de su propia condición física y geográfica, pero también, resultado de los mecanismos empleados en la construcción de la configuración urbana del territorio. En este caso, las legislaciones urbanísticas tuvieron un papel fundamental en la construcción de este actual paisaje. El paisaje construido de Boa Viagem se consolida rápidamente con la tipología del edificio vertical impulsado por las normativas que favorecían esta tipología particularmente las del Decreto nº 2590 de 1953. Normativas estas aún relacionada al contexto urbano y principalmente vinculada al ideario moderno.

Palabras-clave: Normativas; Morfología; Tipología

Eje: Intervención

# 1. Introdução

Nas origens de toda cidade —planejada ou não— está uma determinada malha que constitui a base fundamental a partir da qual é formado o ambiente construído. No caso de uma cidade “planejada”, normalmente esta malha é completamente definida num momento inicial, com um maior grau de rigor e precisão, e com grande antecedência em relação à formação do ambiente construído. No caso de uma cidade não planejada, de crescimento “espontâneo”, a malha vai sendo definida a medida que a cidade vai se desenvolvendo, aos poucos e ao longo de extensos períodos de tempo. De qualquer modo, em ambos os casos, estas malhas urbanas são concretizadas em formas específicas de parcelamento do solo, e constituem “rêdes de caminhos e lugares” nos quais são erguidas as edificações constituintes da própria cidade.



Expressways are like RIVERS

These RIVERS frame the area to be served

RIVERS have HARBORS

HARBORS are the municipal parking towers

From the HARBORS branch a system of CANALS that serve the interior

The CANALS are the go streets

From the CANALS branch cul-de-sac DOCKS

The DOCKS serve as entrance hall  
to the buildings

FIG. 1: Rêdes de caminhos e lugares: ‘Caminhos’ que são ruas, vias, trilhas, canais..., passagens que possibilitam o acesso a lugares; ‘Lugares’ que são bairros, glebas, quadras, lotes... [Louis I. Kahn, sobre o conceito do seu plano para a cidade de Filadélfia. c. 1953]

Desde a segunda metade do século XIX, tem ficado cada vez mais claro para os estudiosos da forma urbana que as propriedades de um determinado ambiente urbano construído dependem em grande medida das propriedades da malha urbana a partir da qual este ambiente construído originou-se. Estudos indicam também que os resultados da aplicação de Instrumentos de controle urbanístico — tais como Leis de Parcelamento e Leis de Uso e Ocupação— sobre um determinado tecido urbano, dependem em grau significativo das propriedades morfológicas da malha característica desse tecido. Como por exemplo, a largura das ruas, a profundidade das quadras e a proporção entre largura e profundidade das parcelas.

Como se sabe, historicamente, os processos de planejamento e controle urbanístico têm-se desenvolvido em torno de alguns conceitos-chave que definem instrumentos específicos de controle urbanístico: conceitos pertinentes aos *Usos* urbanos e seus *Zoneamentos*; conceitos pertinentes aos *Processos de transformação* urbana (reforma, reabilitação, densificação); conceitos pertinentes às *Formas de crescimento* (expansão, suburbana, polígonos, urbanização marginal...).<sup>1</sup> Estas questões são operacionalizadas no planejamento da cidade através dos instrumentos de controle que são as leis de zoneamento, as leis de parcelamento do solo, as leis de uso e ocupação do solo e, mais recentemente, outros instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, a Lei nº 20.257 de 2001, tais como a outorga onerosa de construir, o direito de preempção, o direito de superfície, as operações urbanas consorciadas, entre outros.

Constituem objeto de particular interesse do estudo proposto os instrumentos urbanísticos presentes desde as primeiras legislações urbanísticas que são: os Zoneamentos, as <Leis de Parcelamento>, e as <Leis de Uso e Ocupação>.

A elaboração de instrumentos para previsão e controle antecipado da configuração urbana nas suas diversas constituições —os traçado das ruas, os espaços públicos, o parcelamento de quadras, a aparência volumétrica dos edifícios — isso através de planos, de leis de parcelamento, de uso e ocupação do solo ou de regulamentos edilícios é, como se sabe, um dos avanços mais importantes no desenvolvimento das técnicas de urbanismo. Pois não mais se trata apenas de construir fragmentos de cidade definidos ao gosto de um determinado projetista, nem de meramente corrigir *a posteriori* problemas urbanísticos decorrentes da não ordenação urbana. Mas sim de instaurar regras de jogo gerais, para que os diferentes agentes e operadores da cidade possam atuar numa mesma direção: a da construção de um ambiente de melhor qualidade.

Assim, o retrospecto histórico dos procedimentos de construir cidades indica que os instrumentos urbanísticos empregados evoluíram de simples regulações da forma do edifício —frequentemente

---

<sup>1</sup> Solá-Morales in *La calle sin nombre*

focadas na aparência arquitetônica definida pelos exteriores dessas edificações— para regulações relativas a alinhamentos de ruas, planos para determinados fragmentos da cidade, até chegar a quantificações matemáticas generalistas e mais recentemente —numa tentativa de “recuperação da abordagem morfológica no planejamento”— voltar ao emprego de instrumentos urbanísticos “desenhados”, principalmente concretizadas no “*urbanismo morfológico, o urbanismo dibujado de los ochenta*”<sup>2</sup> —na expressão de SABATÉ Y BEL.

De fato, os procedimentos de fazer Cidades foram se aprimorando ao longo do tempo e estavam relacionados principalmente ao estágio ou grau de urbanização do núcleo ou aglomeração. A partir daí se elaboravam instrumentos urbanísticos para ordenar a expansão ou em muitos casos para reordenar o que já estava construído, como no caso das ‘Ordenanzas municipales de la ciudad de Barcelona de 1857’.

Em outros casos, como na cidade de Paris, a partir da secção tipo de uma rua se avançou uma série de procedimentos para controlar a ordem formal das operações de construção e remodelação da cidade. Por outro lado, Nova York desde o séc. XIX teve um projeto de cidade onde um plano anteciparia a forma da cidade estabelecendo as regras do jogo necessárias para garantir padrões de qualidade urbanística.

No caso do Recife, ainda que considerando apenas as propostas urbanísticas “formalizadas” —isto é, concretizadas em planos ou projetos elaborados para intervenções planejadas (e portanto deixando de lado o urbanismo “informal” relacionado aos processos “naturais” de formação da cidade)— constata-se que a cidade tem uma tradição urbanística que remonta ao século XVII.

O marco inicial dessa tradição é o plano dos holandeses, elaborado por encomenda do Príncipe Maurício de Nassau ao arquiteto Piter Post—para remodelação e ocupação da Ilha do Recife e de Santo Antônio Vaz, atuais bairros de Santo Antônio e São José, com a construção de sistemas de canais, vias, fortificações e ainda o arruamento geométrico da ilha. Naturalmente, no Plano holandês —como de modo geral em todo o urbanismo pré-moderno— o *desenho* é o eixo definidor da formulação urbanística. (Ainda que, na tradição pragmática do urbanismo flamengo, por trás desse desenho estivessem razões funcionais de natureza comercial, administrativa e defensiva.)

---

<sup>2</sup> SABATÉ Y BEL, Joaquín. **La Recuperación de la aproximación morfológica en el planeamiento**. Universitat Politècnica de Catalunya: UPC, Barcelona.

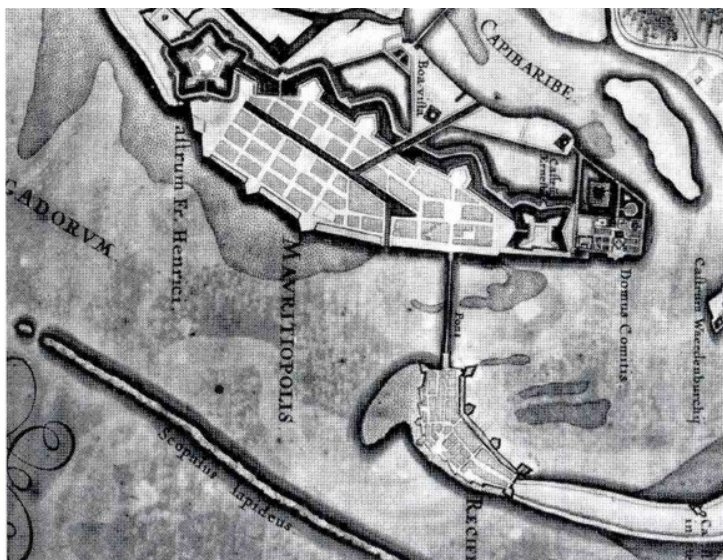


FIG. 4— PLANO HOLANDÊS PARA O RECIFE (em Barlæi, 1647): Marco inicial do urbanismo “formal” no Recife, o plano (que foi executado parcialmente) consistia de um *desenho* para ampliação e organização urbana através de aterros, construção de canais, vias e fortificações.

No século XIX, normas implantadas em 1835 para o Bairro do Recife regulavam a posição e nivelamento das sacadas, a proporção das vazaduras, suas molduras de contorno e intervalos entre estas, além de outros aspectos relativos às fachadas e à disposição das águas de chuva criando a platibanda. A Figura 3 mostra a fachada da Rua do Bom Jesus, onde percebe-se que a aplicação de normativas para controle da forma construída propiciam a regularidade e unidade na disposição dos elementos que compõem as fachadas, ainda que os sobrados tenham diferentes alturas e número de pavimentos



FIG. 3— Rua do Bom Jesus, antiga Rua dos Judeus. [Fonte: Prefeitura da Cidade do Recife, DPSH]

No início do Século XX, o Recife conformava um núcleo urbano denso junto a costa com redes de caminhos radiais em direção ao interior e ao longo destes caminhos, através de conquistas



sistemáticas das águas por aterros, a complementação da malha urbana foi se dando pela ocupação dos vazios intersticiais entre esta rede de caminhos radiais. Os Planos de Reformas Urbanas do centro do Recife das três primeiras décadas do século XX, correspondiam, em escala local, às idéias “saneadoras” do século XIX, cujo melhor modelo foi o Plano de Paris. Isso favoreceu a expansão da área central da Cidade, e do tecido urbano como um todo, em direção às periferias, o que operativamente privilegiava a lógica de ocupação e produção do espaço urbano da cidade industrial. Por sua vez, as atividades terciárias se deslocavam, também em busca da demanda existente nessas novas áreas residenciais. Estruturaram-se assim os centros de bairros cuja morfologia urbana, também foi concebida em planos, assemelhando-se às concepções dos planos urbanísticos do centro principal.

Buscando uma síntese das experiências do urbanismo moderno no Recife, MOREIRA identifica quatro períodos marcantes na história da cidade: [1] O período definido pelo programa de reformas de inspiração haussmaniana realizadas na área portuária (entre 1909 e 1915); [2] Um segundo período (nos anos 20), definido por propostas de expansão urbana formuladas principalmente durante o governo Sérgio Loreto; [3] Um terceiro período (nos anos 30 e 40), no qual desenvolveram-se na cidade intensas discussões e diversos planos e projetos que incorporavam temas do urbanismo modernista europeu; [4] E, finalmente, um quarto período (nos anos 50, 60 e 70) marcado pelos temas do chamado Planejamento Regional, que substituem as abordagens urbanísticas predominantes até então caracterizadas por intervenções de redesenho de áreas centrais das cidades.

O Recife apresenta uma alta diversidade em sua morfologia urbana, resultado da sua própria condição física e geográfica, mas também, resultado dos procedimentos adotados no fazer a cidade, isto é, os mecanismos empregados na construção urbana da cidade. O traçado primitivo das vias de ligação entre o núcleo central do Recife e os antigos engenhos, foram se consolidando e transformando-se mais tarde nas estradas de penetração para o interior.

BALTAR, lembra que “Aproveitando as estreitas faixas de terreno sólido que se estendiam pela planície –provavelmente ao longo dos precários divisores de águas dos córregos e riachos existentes–desenvolviam-se os caminhos de ligação de cada um dos engenhos com o centro da povoação principal. (...) Os povoados que se foram transformando (...) estenderam-se naturalmente em forma linear ao longo desses caminhos de ligação e, assim a morfologia urbana do Recife foi se fixando segundo este esquema (...)”

Conformou-se então, uma rede com cinco vias de penetração radial para o interior conectando os povoados ao centro do Recife. Por exemplo, nas origens da malha urbana do bairro de Casa Forte, que ficava na passagem de uma dessas radiais -, estão os caminhos e estradas rurais que

interligavam as antigas “freguesias” locais; caminhos em grande medida condicionados pela topografia e pela configuração das microbacias de drenagem da área. A conformação atual da malha de Casa Forte também é resultante do processo longo e gradual de desmembramento de grandes glebas rurais e sítios que existiam na área desde os séculos XVIII e XIX. Este processo que ocorreu “espontaneamente”, não tendo sido resultante de formas rigorosas de planejamento e controle, resultou em uma malha caracteristicamente “irregular”, com maiores variações nas dimensões, formas, e posições das quadras e dos lotes que constituem este tecido urbano, conforme observa-se na Figura 4.

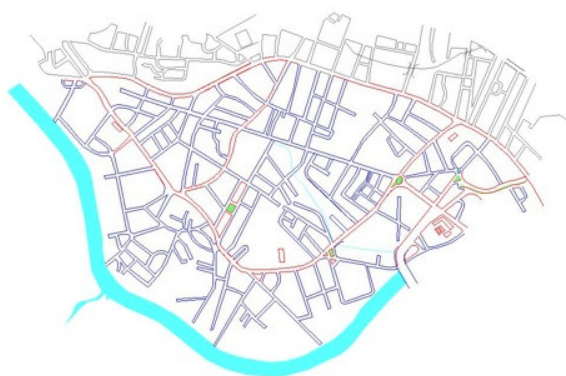


FIG. 4— A malha urbana do bairro de Casa Forte. [Fonte: Desenho da autora sobre a Unibase Fidem]]

Por outro lado, a malha urbana da faixa litorânea de Boa Viagem, é historicamente mais recente, tendo se originado de parcelamentos “planejados”, realizados a partir de 1920 após a construção da Ponte Sérgio Loreto e a inauguração da Av. Beira mar, atual Av. Boa Viagem. O resultado destes parcelamentos foi uma malha “regular”, caracteristicamente “cartesiana” na predominância de linhas e ângulos retos. Em Boa Viagem, são menores as variações nas dimensões, formas, e posições das quadras e lotes, que tendem a ser mais uniformes, em comparação com o que se observa em Casa Forte. Como mostra a Figura 5.

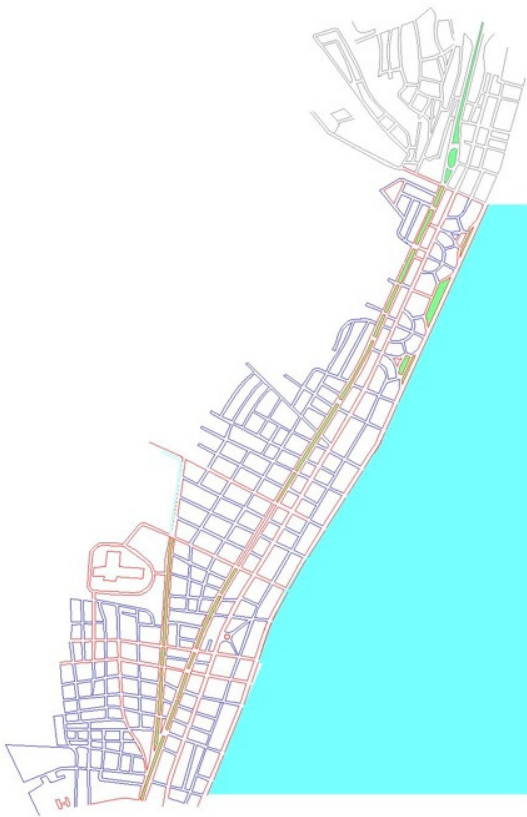


FIG. 5— A malha urbana do Bairro de Boa Viagem. [Fonte: Desenho da autora sobre a Unibase Fidem]

Conforme observa-se nas duas malhas citadas, a estrutura urbana varia de uma trama geométrica e regular, em Boa Viagem, para uma trama orgânica e irregular, em Casa Forte. A configuração do Recife vai se formando então por um conjunto de diversos fragmentos, que por um lado, foram resultados de parcelamentos desordenados dos antigos engenhos, sem levar em conta aspectos relacionados ao desenho global da cidade (bairros de Casa Forte, Aflitos, Espinheiro, entre outros), e por outro lado, a pequenas intervenções de desenho urbano, mas que também nem estabeleceram relações com o restante da cidade nem foram continuados (bairros de Boa Viagem, Iputinga, Derby enter outros).

As normativas de controle urbanístico tiveram um papel fundamental na construção desta atual configuração da cidade. No caso da cidade do Recife, constata-se que o controle planejado da forma urbana, nos últimos trinta anos, têm dependido principalmente de zoneamentos funcionais e da limitação do volume construído das edificações através de índices quantitativos. O resultado é a configuração de ambientes urbanos que sofrem pela inexistência de relações orgânicas entre a edificação, o lote, a rua e os espaços públicos.

## **2. A construção de um novo Território**

Como foi dito anteriormente, após a inauguração da avenida Beira Mar, a ocupação do novo território, o bairro de Boa Viagem, se deu apenas nos lotes lindeiros a esta avenida. A ocupação era basicamente de casas isoladas tipo Chalés e alguma construção comercial próxima a Igreja.

Até meados de 1930 Boa Viagem era classificada como Zona Rural da Cidade, foi só com a publicação do decreto Nº 374 em 1936, que Boa Viagem passou a ser parte da zona suburbana e só em 1953 com o Decreto Nº2590, Boa Viagem foi finalmente incorporada como zona urbana da cidade, passados aí quase 20 anos após a inauguração da principal avenida de ligação do Povoado com a Cidade.

Neste momento, os outros bairros fora do centro principal, seguiam a lógica de ocupação deste, até porque, nestes bairros o tecido urbano já estava mais fragmentado. Eram formados por um núcleo comercial com construções nos limites do lote definindo a rua e as zonas residenciais que previam recuos para os limites dos lotes.

Os primeiros loteamentos ocorreram próximos à Igreja. E seguiam em direção a Av. de Ligação, para o norte. Apenas em 1932 com projeto dos Jardins é que a lógica se inverte e a ocupação passa a ter o sentido contrário, isto é, para o sul. É interessante apontar que, quando da inauguração das obras da Av Beira-mar, era esperado que a ocupação se desse no sentido norte-sul, já que a ponte do Pina era o caminho mais curto para se chegar a Boa Viagem. Ao contrário a ocupação continuou sendo no sentido sul-norte, ou seja, persistiu a lógica de chegada a Boa Viagem pela Freguesia de Afogados.

Boa Viagem tinha alguns loteamentos aprovados, mas ainda não implementados. Foi somente em 1932 que o Projeto Loteamento do Jardins de Boa Viagem, foi aprovado pela prefeitura. Sendo sua ocupação bastante rarefeita até a década de 50, quando, com a mudança da legislação urbanística, Boa Viagem desponta como o território da nova expansão urbana. Figura 06.



Fig. 6: A evolução da ocupação do bairro de Boa Viagem até 1961. [Fonte: Desenho da autora sobre a Unibase Fidem]

### **3. O Decreto de 1953: a normativa define a nova tipologia para ocupação do novo território.**

A década de 50 foi um período importante para a urbanística local. O centro principal da cidade já estava com a maioria dos projetos de remodelação concluídos ou em fase de conclusão. A Avenida Guararapes é o resultado mais evidente do pensamento urbanístico da época, que imaginava a cidade como conjunto edificado e cujos resultados formatavam o desenho urbano. Questões tais como a preservação de sítios e monumentos, a expansão da cidade, o urbanismo moderno, começavam então a despontar no debate local.

Em 1951, o engenheiro Antônio Bezerra BALTAR, nas suas 'Diretrizes de um Plano Regional para o Recife' (Tese de Concurso para Cátedra da Escola de Belas Artes do Recife)—

avançava idéias sobre um Recife Metropolitano. Segundo BALTAR, a tese tinha como objetivo central “apresentar uma fórmula para a expansão da cidade do Recife, capaz de atender a todos os aspectos urbanísticos deste problema, equacionando-o à luz da observação analítica da evolução, [...] e dos princípios e aquisições da ciência dos planos da cidade”.

Foi também em 1951 que chegou ao Recife o jovem arquiteto carioca Acácio Gil Borsoi. Borsoi conviveu diretamente com Óscar Niemeyer, Joaquim Cardozo e Lúcio Costa, e trabalhou no escritório de Affonso Eduardo Reidy. Sua vinda para o Recife foi para lecionar a cadeira de Pequenas Composições no recente curso de Arquitetura da Escola de Belas Artes da Universidade Federal de Pernambuco. Mas ao chegar tornou-se consultor do SPAHN e logo foi trabalhar prefeitura na recém criada secção de Arquitetura e Urbansimo, da qual foi o primeiro chefe.

Borsoi teria uma importância crucial na urbanística local, pois foi um dos principais mentores do decreto de 53 e vislumbrou o forte potencial de Boa Viagem como área de expansão da cidade e campo aberto para a pratica da arquitetura moderna.

Em janeiro de 1953, a solicitação de licença para a construção do Edifício Igarasu de 27 pavimentos, próximo a igreja do Carmo, no Bairro de Santo Antônio, levantou o debate sobre a urgência de se aprovar um novo código municipal que evitasse que edifícios muito altos fossem construídos nas proximidades de monumentos históricos. O engenheiro Ayrton de Carvalho, chefe do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, apresentou um ante-projeto de lei que determinaria gabarito para quase todas as áreas da Cidade. O engenheiro e urbanista, juntamente com o arquiteto Fernando Saturnino de Brito, que veio especialmente do Rio de Janeiro para dar um parecer técnico sobre a questão, propuseram para todas as principais avenidas, largos e praças de todas as zonas da cidade, gabaritos não superiores a 20 metros de altura. E para os edifícios nas proximidades de monumentos históricos, deveriam ser aprovados apos a avaliação da Diretoria local. O então prefeito José do Rego Maciel, em posse do ante-projeto de lei, encaminhou-o a Comissão de Plano da Cidade para avaliação e pronunciamento a respeito.

Se por um lado era urgente a apreciação de um novo código para resolver os problemas urbanísticos da cidade, como a ocupação desordenada e a verticalização exagerada, por outro lado, a fixação de gabaritos em determinadas áreas resultaria em prejuízos econômicos para cidade. Era o caso por exemplo da Av. conde da Boa vista. Principal artéria de articulação do centro principal com as áreas suburbanas da cidade, que iria ser alargada

e não poderiam ser construídos edifícios com mais de 3 pavimentos.

“Devo dizer, inicialmente que considero exagerados os Gabaritos únicos de altura sugeridos pelo Patrimônio Histórico e Artístico para o Recife. Mas embora pense assim, distribui as recomendações recebidas pelos aos órgãos técnicos, para os estudos necessários. Isso há dois ou três dias, logo que as sugestões chegaram ao meu gabinete.

Foi com essas palavras que o prefeito Jose do Rego Maciel, iniciou suas declarações, na tarde de ontem, ao repórter do Diário, que foi procura-lo para ouvir a respeito da idéia de serem estabelecidos, gabaritos únicos-”

[Diário de Pernambuco, 30 de janeiro de 1953] [Fonte Arquivo Publico]

Assim, sobre forte pressão política, em novembro de 1953 a Prefeitura do Recife fez publicar a Lei nº 2.590. Nesta Lei um aspecto muito importante deve ser destacado: foi a primeira lei urbana do Recife a estabelecer *parâmetros urbanísticos genéricos* para as zonas residenciais, introduzindo fórmula matemática para regular afastamentos das edificações em relação às divisas dos lotes —a chamada ‘Fórmula de Recuos Progressivos’:

*“ART. – 15º. - Nas zonas e núcleos residenciais do setor urbano para as habitações de mais de dois (2) pavimentos, serão adotadas a taxa máxima de ocupação do terreno igual a 40% e os afastamentos mínimos (...) definidos nas alíneas seguintes:*

*a) para as linhas divisórias de frente e fundo o afastamento mínimo será de 5m e mais 50cm por cada pavimento além dos dois primeiros, incluindo o térreo ( $R= 5+0,5 (n-2)$  [...])*

*b) para as linhas divisórias de flanco os afastamentos mínimos serão de 1,5 m e mais 0,50 cm por pavimento além dos dois primeiros ( $L= 1,5 + 0,5 (n-2)$  [...])*

*ART. 16º - Nas zonas e núcleos residenciais do setor suburbano da cidade para as habitações de mais de dois pavimentos a taxa de ocupação será de 33% e os afastamentos mínimos [...] conforme as alíneas a seguir:*

a) para a frente e fundo 5 m e mais 1 m por cada pavimento além dos dois primeiros inclusive o térreo ( $R= 5 + (n-2)$ );

b) para os flancos 1,5 m e mais 1 m por cada pavimento além dos dois primeiros inclusive o térreo ( $L= 1,5 + (n-2)$ )”

[—Lei nº 2590 de 1953.]

De fato, o Recife foi uma das primeiras cidades a incorporar em sua legislação uma Fórmula de afastamentos progressivos, em estreita sintonia com os princípios modernistas do CIAM e as idéias difundidas por GROPIUS.

Portanto o Decreto de 53, tinha um duplo caráter. De um lado promovia a remodelação do centro, com os chamados *planos de quadras*, por outro introduzia parâmetros abstratos para as outras áreas da cidade. O próprio Borsoi afirmou que não era válido resolver um plano de ocupação urbana apoiado em indicadores de ocupação e recuos entre os edifícios. No entanto ele concorda que os afastamentos laterais permitiram posteriormente, a regra de compensação nos recuos laterais, que permitia ao arquiteto criar obras autônomas e volumes com formas originais. Esta proposta gerou para o Recife uma tipologia arquitetônica própria e foi justamente Boa Viagem o território palco destas experiências. [Entrevista à autora, em 23/05/2008]

Assim, imbuída dos desejos de modernidade, a Lei de 53 promovia uma ampla mudança na imagem da Cidade. Nas áreas centrais alguns planos de quadras foram realizados, como o da Rua da Aurora, trechos da Av. Conde da Boa Vista e Pátio do Carmo e nas zonas residenciais da cidade começava a aparecer o edifício habitacional vertical como símbolo desta modernidade.

#### **4. A nova interface urbana.**

O decreto de 53 introduziu na cidade a tipologia do edifício multifamiliar vertical. Embora um dos primeiros projetos aprovados para o Bairro de Boa Viagem respeitando as condições do novo decreto tenha sido de um edifício de uso misto –o edifício Califórnia, a tipologia que iria predominar seria do edifício de uso exclusivamente habitacional.



Boa viagem na época contava com um pequeno comercio, nas proximidades da Igreja e todas as outras atividades urbanas seriam desenvolvidas nos Bairros centrais, assim o único apelo para se ir morar no bairro era o fato de se ter o mar, a praia e a prometida arquitetura moderna que ali seria construída, transformando o bairro em um lugar moderno e elegante da cidade, comparado por exemplo ao bairro de Copacabana no rio de janeiro. Portanto o Decreto de 53 deveria dar instrumentos de planejamento para que ali se instalasse esta tão almejada arquitetura.

Os parâmetros previstos para o setor urbano, na qual Boa Viagem agora se enquadrava, eram os seguintes:

Taxa de ocupação: 40% da área do terreno

Área de construção máxima: 2,5 a área do terreno.

Os afastamentos para edifícios acima de 2 pavimentos seguia a formula dos recuos progressivos, já mencionadas.

Nos parágrafos do ART. 15 o Decreto de 53 previa o seguinte:

*“§ 1º Nos lotes de esquina o recuo de frente é obrigatório para ambos os logradouros”*

*“§ 2º Não serão considerados para efeito de limitação dos afastamentos, os pavimentos térreos vasados, isto é, somente ocupados até 25% da área coberta pelos elementos de circulação vertical do prédio (hall, escadas, tubulações e elevadores)”*

*[—Decreto nº 2590 de 1953.]*

A regra escrita no Parágrafo 1º, permitia uma qualidade espacial diferenciada que marcasse os espaços de esquina. Visto que a maioria dos lotes tinham entre 12 e 18 m de largura<sup>3</sup>, era imprescindível ganhar largura para obter um maior número de pavimentos. Assim o parágrafo 2º, se por um lado, parecia oportunista, por outro, garantia que os pavimentos vazados fossem abertos para a rua permitindo uma continuidade e permeabilidade visual. Esta relação era inclusive explorada nos anúncios comerciais de venda dos apartamentos,

---

<sup>3</sup> Em 1932 a Prefeitura publicou o Decreto nº 223, que coloca regras para os novos loteamentos da Cidade. Boa Viagem era classificada como zona rural. “PARAG11º - os lotes, nos novos arruamentos ou em vias existentes deverão satisfazer as seguintes condições: (...) c) na margem de grandes avenidas e nas ruas principais dos bairros residenciais elegantes, o lote deverá ter no mínimo 18 m de testada e 720 m quadrados de áreas. (...) f) nos novos arruamentos da zona Rural a dimensão mínima do lote será de 12 metros na testada e 480 metros quadrados de área.”

onde o edifício apesar de implantado no centro do lote, não perdia a continuidade urbana, ainda tão presente na cidade.

De fato, aplicando-se a regra dos afastamentos progressivos em um lote padrão de 18 metros de testada, o edifício resultante teria no máximo 11 pavimentos, dependendo da área da lâmina. Assim para o tipo de parcelamento do tecido urbano de Boa Viagem e a idéia ou o desejo de cidade que se queria construir para o bairro, nos parece que o Decreto de 53 atingia seus objetivos. É importante apontar que o Decreto nº 223 de 1932, que regulava os loteamentos, não previa os remembramentos de terrenos, fato que ocorreria mais tarde e que iria gerar uma profunda mudança na morfologia do Bairro.

Deste modo no âmbito que a Lei de 53 foi elaborada, pode-se afirmar que para o moderno bairro de Boa viagem havia um projeto de cidade que seria desenhada pela aplicação dos parâmetros aos lotes individualmente, sem perder de vista a perspectiva do conjunto. Figuras 07, 08, 09 e 10]

O Recife tinha a quadra como modelo de construção de seu território, a partir da segunda metade do século XX esta relação foi rompida e o território de Boa Viagem se transformou no marco da inversão entre as normativas da cidade e as normativas do edifício isolado. A evolução e desenvolvimento da forma de cidade resultante da aplicação de taxas, números e índices aplicados em retalho aos lotes transformou toda a cidade determinando a paisagem que hoje conhecemos.

Os edifícios projetados neste período, mesmo por autores diferentes, obedeciam a uma mesma tipologia revelada pela Normativa, contida no decreto de 53. Esta experiência demonstrou que as normativas de referido Decreto, não só detinham o controle do ordenamento territorial, mas também e em grande medida, eram instrumentos de desenho da tipologia habitacional preconizada pelo pensamento moderno. Uma tipologia ainda referenciada pela escala do seu contexto urbano.

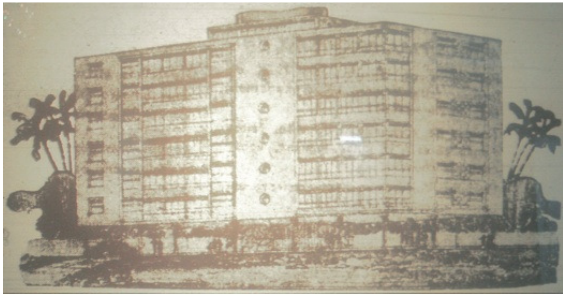


Figura 07: Edifício Atlântico, anúncio no Jornal do Comercio, 1957. Fonte: Fundação Joaquim Nabuco



Figura 08: Edifício Acaiaca: anúncio no Diário de Pernambuco em janeiro de 1958  
Fonte: Fundação Joaquim Nabuco

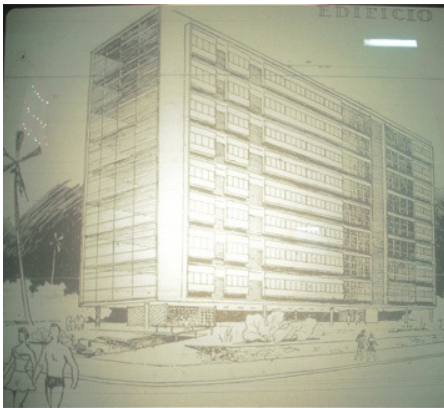


Figura 09: Anúncio do Edifício Ana Cristina no Diário de Pernambuco- Maio de 1956  
Fonte: Fundação Joaquim Nabuco



Anúncio do Edifício Vitoria no Diário de Pernambuco- Dezembro de 1956  
Fonte: Fundação Joaquim Nabuco

## Conclusão

O ensino do Projeto, de modo geral, tem como base metodológica a análise e interpretação de dados apoiado em 3 vetores: as necessidades funcionais, a interpretação aprofundada do contexto, a tecnologia e recursos materiais disponíveis. Tendo como objetivo maior responder com a forma e o espaço proposto ao espírito de época e de lugar.

Neste contexto as normativas constituem uma variável pouco, ou quase nunca, considerada como um canal de investigação projetual. No entanto é a partir dos parâmetros nelas contido, que se estabelece um volume genérico da edificação. É fato que, com a disseminação do pensamento funcionalista as Legislações urbanas se limitaram a um

zoneamento funcional e suas normativas passaram a estabelecer parâmetros considerando apenas os limites do lote individualmente. Muitas vezes a leitura do contexto diverge das normativas impostas a ele, deste modo, as normativas passam a ser vistas como empecilho ao desenvolvimento de uma arquitetura verdadeiramente contextualizada com seu lugar e seu tempo.

Dentro deste âmbito, O decreto de 53 foi um marco na urbanística da cidade do Recife. Por um lado o pensamento moderno contido nas normativas do Decreto passam a orientar as construções da cidade nos revelando uma tipologia do edifício em altura, ainda vinculada à escala da cidade. Por outro lado ocorre uma total adequação das normativas à malha urbana existente no território, formando uma paisagem articulada e expressiva.

Resgatar esta experiência para o ensino do projeto nos parece oportuno uma vez que o benefício mais importante desta investigação é o entendimento de que as normativas são instrumentos projetuais valiosos, desde que elaboradas sobre bases conceituais definidas e a partir da leitura minuciosa do contexto para qual irá estabelecer as regras do jogo.

## Referências

BALTAR, Antonio Bezerra. **Diretrizes de um Plano Regional para o Recife**, Tese de Concurso para cátedra Escola de Belas Artes do Recife, Recife, 1951.

BENÉVOLO, L. **As Origens da Urbanística Moderna**, Presença, Lisboa, 1981.

CAMARA, Andréa D. **A malha como geratriz**: Um estudo sobre as relações entre malha urbana e ambiente construído. Tese de Mestrado em Desenvolvimento Urbano. UFPE, Recife, 1998.

CASTRO, Josué de. **Visões do Recife**, Editora Brasiliense, São Paulo, 1957.

COROMINAS, Miguel. **La Ciudad Eficiente**. Barcelona: Ediciones UPC, 2004.

COROMINAS, Miguel. **La Medida y Control del Crecimiento**. Barcelona: Ediciones UPC, 2004.

FIDEM, **Cidade do Amanhã**. Série Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente. Recife, 1987.

GALINDO, GONZÁLEZ Julian. **Cornelis van Eesteren: la experiencia de Amterdan 1929-1958**. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2001.

GUEDDES, Patrick. **Cidades em evolução**. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1999.

LAMAS, José M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: FERGRAFICA, 2000.

LEME, MARIA CRISTINA (COORD). **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo: FUPAM - Studio Nobel, 1999.

MAHFUZ, Edson. **O clássico o poético e o erótico e outros ensaios**. Porto Alegre: Editora Ritter dos Reis, 2002.

MARTIN, Leslie, MARCH, Lionel. **Urban Space and Structures**. Cambridge: Cambridge University Press, 1972.

MEDINA, Luciano L. **A Legislação de Uso e Ocupação do Solo do Recife como Instrumento de Desenho Urbano**, Tese de Mestrado em Desenvolvimento Urbano – Universidade Federal de Pernambuco, 1996.

MENEZES, J. L. M. **Uso e Ocupação do Solo - Recife, uma visão retrospectiva**, Jornal do CREA/PE, Recife, Maio/Junho; 1995.

MONTANER, Josep Maria. **A modernidade superada**. Barcelona: GG, 2001.

—. **Sistemas arquitectónicos contemporáneos**. Barcelona: GG, 2008.

MOREIRA, F. D. **A Construção de Uma Cidade Moderna: Recife (1909-1926)**, Mestrado em Desenvolvimento Urbano - UFPE, Recife, 1994.

PANERAI, PHILIPPE. **Urban Forms: The Death And Life Of Urban Block**. Oxford: Architectural Press, 2004.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. “**Lei nº 4**”, Recife, 1893.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. “**Decreto nº 374**”, Recife, 1936.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. “**Lei nº 2590**”, Recife, 1953.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. “**Lei nº 7.426**”, Recife, 1961.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. “**Plano Diretor de Desenvolvimento da Cidade do Recife**”, Secretaria de Planejamento e Urbanismo da Prefeitura da Cidade do Recife, Companhia Editora de Pernambuco, Recife, 1992.

SABATÉ Y BEL, Joaquin. **El proyecto de la calle sin nombre: Los reglamentos urbanos de la edificación París-Barcelona**. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2004.

SABATÉ Y BEL, Joaquin. **La Zoning Law de Nueva York de 1916**. Barcelona: Ediciones UPC, 2004.

## Lista de Figuras

01: Brownlee, David Bruce. *Louis I. Kahn • In The Realm of Architecture*. New York: Rizolli, 1991.

02: Museu da Cidade do Recife

03: Fonte: Prefeitura da Cidade do Recife, DPSH

04: Desenho da autora sobre a Unibase Fidem

05: Desenho da autora sobre a Unibase Fidem

06: Desenho da autora sobre a Unibase Fidem

07: Fonte: Fundação Joaquim Nabuco

08: Fonte: Fundação Joaquim Nabuco

09: Fonte: Fundação Joaquim Nabuco

10: Fonte: Fundação Joaquim Nabuco