

# LA ORDENANZA DE LA EDIFICACIÓN COMO INSTRUMENTO DE DISEÑO URBANO

**D. Andréa Cámara, Isabella Trindade, Amelia Teynaldo, M. Lourdes Nobrega**

Universidade Católica de Pernambuco (UNICAP)

Mail: andreacamaraarq@hotmail.com

i\_trindade@hotmail.com

ameliareynaldo@yahoo.com

lourdinha\_@hotmail.com

## RESUMEN

La investigación tiene como objeto de estudio la morfología urbana de la ciudad de Recife como resultado de las ordenanzas puestas en práctica en la ciudad, particularmente aquellas de naturaleza normativa, elaboradas desde los principios del siglo XX hasta el inicio de los años de 1980. Enfoca el ideario del Movimiento Moderno traducido en la formulación de esas normativas y los modelos de ciudad previstos y resultantes de tales instrumentos. En el caso de la ciudad de Recife, las ordenanzas puestas en práctica en la década de 1950 consolidan las premisas del pensamiento moderno en la configuración de la ciudad, ya en curso en distintas ciudades durante la década de 1940, y añaden los modelos del pensamiento moderno, transformados y adaptados a las singularidades locales, resultando en un urbanismo que une las pautas del Movimiento Moderno sin perder las tradiciones urbanísticas de la ciudad. Así mismo, a partir de la década de 1950 ocurre un cambio importante en la manera de proyectar la ciudad, donde las ordenanzas de la edificación basadas en parámetros constructivos abstractos, en la cuantificación del volumen edificado, devienen protagonistas de la ordenación de las ciudades.

**Palabras-clave:** normativa urbanística; ordenación del territorio; tipología arquitectónica

## ABSTRACT

The object of this research is the study of the urban morphology of the city of Recife as a result of its urban laws. The work focuses on how modern movement ideals translated into the formulation of the urban laws and the expected and observed results derived from it. In the case of the city of Recife, its urban laws from the 1950s strengthened the assumptions of modern ideals, already underway in several cities since the 1940s. However, transformed and adapted to local singularities, resulting in an urbanism that unites the principles of the modern ideals without losing sight of the urban's traditions of Recife. Furthermore, it is after 1950 that the way to design the city changes and land usage laws based on abstract parameters and the quantification of the building become protagonists in the city's masterplanning.

**Keywords:** urban planning; architectonic morphology

## 1 LAS ORDENANZAS DE LA ARTICULACION DEL ESPACIO LIBRE/CONSTRUIDO

A menudo las ordenanzas regulan la edificación construida en el interior de cada parcela. Pero la real eficacia urbanística de una ordenanza reside en su capacidad de conformar asimismo el espacio urbano constituido en los espacios públicos del exterior de las parcelas. Es posible afirmar que es esa capacidad de articulación de los espacios libre y construido lo que hace que las reglas urbanísticas sean capaces de controlar y conformar de modo eficaz la construcción de la ciudad.

Aquí reside una aportación importante. A menudo las ordenanzas textuales tienden a priorizar la conformación de la edificación en el interior de la parcela, mientras las «diseñadas», expresadas en planes o proyectos, asumen mayor preocupación por el espacio urbano exterior a la parcela.

En cambio conviene destacar que en Recife la articulación de los espacios ha sido siempre una preocupación consistente en las ordenanzas que configuran la ciudad.

Las reglas que diseñan esta articulación están principalmente presentes en las ordenanzas de composición de las fachadas —hasta la década de 1920 el ornato público de la calle— y en las ordenanzas que definen la implantación del edificio en la parcela. Pero también las normativas contenidas en los planes y proyectos que suceden en la ciudad hasta la primera mitad del siglo XX y que cambian la estructura urbana de la ciudad.

Hasta finales de la década de 1910 la principal ordenanza vigente era la *Lei Municipal nº 4* de 1893, que parece más un Código Municipal de Posturas. La *Lei Municipal nº 4* se refiere al espacio urbano al vincular la construcción privada al diseño de la calle y al espacio público, determinando por ejemplo, las cotas de nivelación en función de la anchura de las calles, el número máximo de pisos para toda la ciudad, la dimensión de las aberturas de los edificios (alturas y anchuras de puertas y ventanas), una relación de llenos y vacíos que asegura la armonía de la fachada urbana. De esta manera, la *Lei Municipal nº 4* tiene una imagen idealizada de Recife como una ciudad predominantemente horizontal, demarcada puntualmente por las torres de las iglesias y por las siluetas de algunos edificios públicos, además de una preocupación por la composición de la fachada a la calle.

Como se observa en la Figura 01, la composición de la fachada es resultado de estas reglas que garantizan una determinada imagen urbana a través de reglas de control de la edificación basadas en las proporciones de anchura y altura de las fachadas.



FIGURA 01— Praça Maciel Pinheiro en 1897, conformada por las «Posturas» del Recife Imperial.

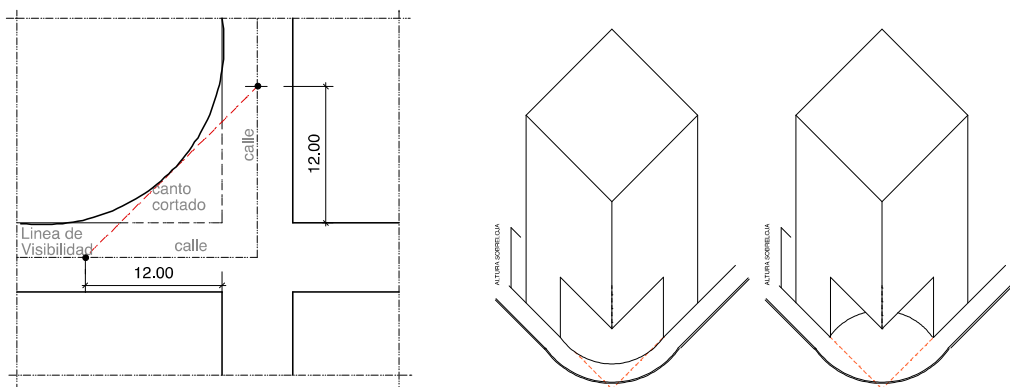
À continuación, la ordenanza de 1919 —como la de 1893— también se relaciona con el espacio público de la calle a través de determinaciones constructivas —por ejemplo, la obligatoriedad de alineaciones frontales, la determinación del contorno de fachadas, o de detalles arquitectónicos de las edificaciones, como asimismo, la forma de remate de las esquinas. La preocupación por las alineaciones y nivelaciones de las nuevas construcciones sigue presente. La dirección de obras de la ciudad publica una guía de alineación y nivelación independiente del perímetro donde se ubica la construcción. De hecho, la enorme cantidad de

artículos sobre el diseño y la composición de la fachada urbana revela la preocupación por la imagen de la ciudad que la Ordenanza de 1919 presenta. Esta ordenanza elabora un sistema de parámetros de diseño que busca asegurar la imagen de una ciudad dinámica y moderna en las zonas centrales. Así el centro de la ciudad permanece como el espacio urbano visualmente ordenado con las edificaciones comunes — definidas por tipologías tradicionales— constituyendo un escenario para las edificaciones de naturaleza pública o institucional. La imagen de la ciudad es construida en conjunto a partir de las ordenanzas de la arquitectura del edificio.

En cambio la ordenanza de 1919 introduce también la construcción de las galerías urbanas, con la intención aumentar el aprovechamiento de las edificaciones. Sin embargo, sólo con el plan de reforma del barrio de *Santo Antonio*, ya en la década de 1930, las galerías cubiertas se hacen presentes en la arquitectura de la ciudad y aparecen en las principales intervenciones de las áreas centrales hasta finales de la década de 1970.

Esta preocupación por el diseño de la fachada de la calle continúa también presente en el *Regulamento das Construções* —Ordenanza n.374 de 12 de agosto de 1936. La reforma levada a cabo del barrio de Santo Antonio, en la área céntrica de la ciudad, probablemente orienta las determinaciones normativas de dicha ordenanza para la configuración del espacio libre. Sin embargo, la composición del espacio libre, sobre todo del área central de la ciudad, sigue una tradición que viene del siglo pasado.

La ordenanza de 1936, a semejanza de la de 1919, contiene un conjunto de reglas que configuran el espacio libre a partir del control del volumen de la edificación, como por ejemplo: *Estética de los Edificios, Marquises, Alinhamento e Nivelamento das Construções*. El esquema mostrado en la Figura XX interpreta las principales ordenanzas que configuran el espacio libre de la ciudad.



**FIGURA 02** —Los esquemas de remates de las esquinas. In Capítulo IV: *Alinhamento e Nivelamentos das construções*. Ordenanza n.1.051.

Mientras las ordenanzas de 1919 y 1936 se aplican a todas las zonas de la ciudad, resulta evidente que la forma metódica con que se determinan los elementos de composición de las fachadas de los edificios se aplican mucho más a los edificios que no poseen retranqueos frontales, es decir, a los edificios localizados en la zona central y en las sub-zonas comerciales de la ciudad. En las sub-zonas residenciales, donde son obligatorios los retranqueos frontales a la calle, se exigen los muros divisorios hasta 1.80 m de altura.

La articulación de los espacios libre/construido brindada por el *Regulamento das Construções*, así como también por la Ordenanza de 1919, caracteriza una ciudad donde en el Centro principal, la «calle» aún es el parámetro básico para la configuración del espacio público, y la composición de las edificaciones se regula a través de las relaciones geométricas con dicho espacio. Lo contrario sucede fuera del centro principal, en las sub-zonas residenciales, en las cuales la elaboración del espacio público no está todavía clara y las construcciones privadas se regulan por parámetros genéricos en términos de definición de alturas, coeficiente de ocupación y retranqueos.

De hecho, la adopción de parámetros más genéricos, de naturaleza cuantitativa —tales como las tasas para ocupación del edificio en la parcela y retranqueos— revela en las ordenanzas de 1919 y 1936 que la intención de ordenación visual se concentra en la Zona central de la ciudad y en los sub-centros

comerciales. Para las demás Zonas se definen instrumentos de control de naturaleza genérica y cuantitativa, más para regulación de las actividades que para regulación de la forma urbana.

A partir de los años 1940, Recife estructura su espacio urbano desde dos premisas: de un lado, la calle-corredor como referencia aún en la conformación de dicho espacio urbano y de otro, la conformación del mismo a partir de parámetros genéricos relacionados con una zonificación funcional privilegiando el objeto arquitectónico —el edificio vertical aislado— en la estructura urbana.

A partir de la década de 1950 los ideales del Movimiento Moderno resultan más claros y las ordenanzas son el reflejo evidente de esta condición. Como continuación de la tradición de planeamiento de la ciudad, las reglas contenidas en la ordenanza de 1953 —Decreto n. 2590, también adoptan dos estrategias para la construcción del espacio libre.

Para las zonas residenciales, donde los edificios están aislados en la parcela, los pilotis son el principal elemento de articulación entre los espacios; para las áreas centrales se adopta la estrategia de reparcelación del suelo y los planes de volumen. También aquí, los barrios de Boa Viagem (zona urbana) y de Boa Vista (zona central) son los territorios más representativos de esta experiencia.

La ordenanza de 1953 introduce en la ciudad la tipología del edificio multifamiliar vertical aislado en la parcela. Sin embargo, dicha tipología es proyectada para las zonas residenciales, en los sectores urbanos y suburbanos de la ciudad, particularmente el barrio de Boa Viagem.

En esta época, Boa Viagem cuenta con un pequeño comercio, en las proximidades de la Iglesia y las demás actividades urbanas se desarrollan en los barrios centrales. Los motivos para ir a dicho barrio eran el mar, la playa y la prometida arquitectura moderna que allí se levanta, transformando el barrio en un lugar moderno y elegante de la ciudad, comparado por ejemplo al barrio de Copacabana en Río de Janeiro.

La fórmula de los retranqueos progresivos permite el crecimiento en altura de la edificación, pero también el desplazamiento del edificio hacia el centro de la parcela con retranqueos iguales tanto para los laterales como para el frente y fondo de la misma. Esta regla hace que los edificios proyectados en Boa Viagem mantengan una correcta regularidad en su implantación. Asimismo con características arquitectónicas diferentes, se puede mantener una alineación constante.

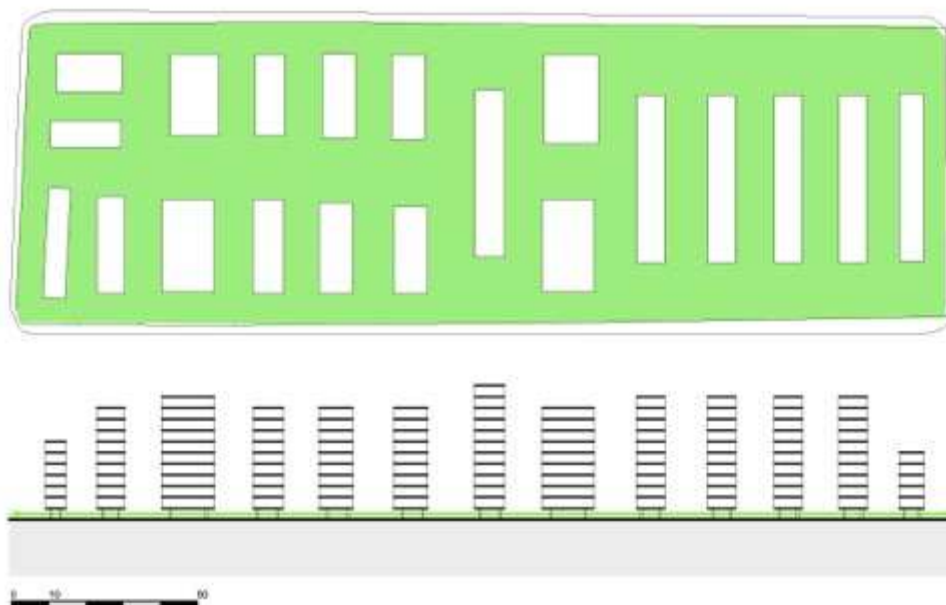


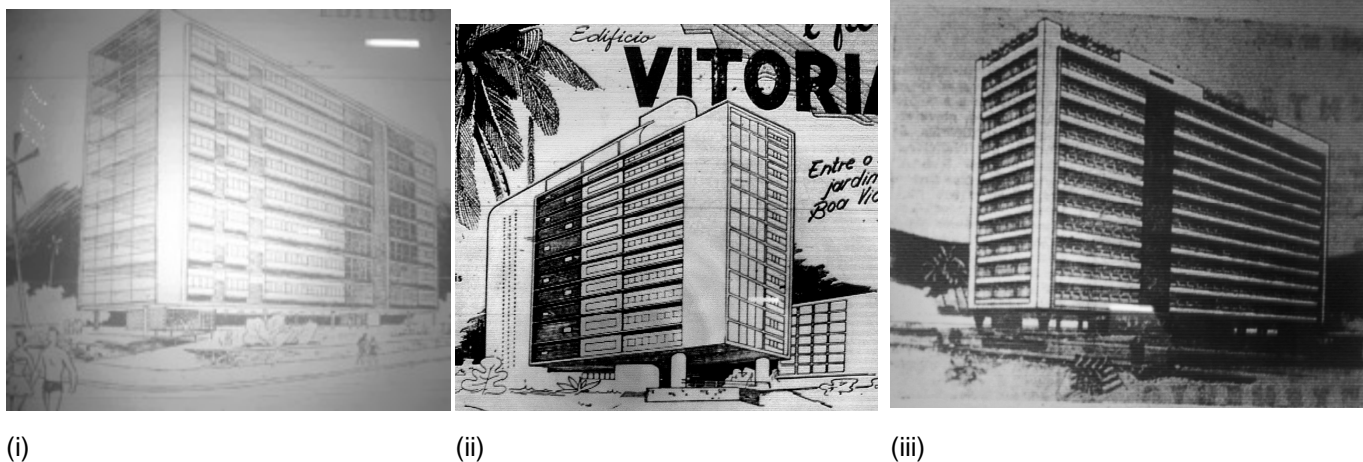
FIGURA 03 —Esquema de ocupación del barrio de Boa Viagem en acuerdo con la Ordenanza de 1953. Sacando las líneas que definen la parcela la imagen es de un campo verde con bloques en blanco. Los pilotis permiten la articulación de la planta baja tal y como los arquitectos modernos imaginan la ciudad de los bloques.

También aquí la regla permite una calidad espacial diferenciada que marca los espacios de esquina, ya que las parcelas de esquina deben mantener los retranqueos frontales a ambas las calles.

Además, la ordenanza de 1953 induce a la construcción de la tipología del ideario moderno: edificio sobre pilotis. El artificio que induce a la utilización de esa tipología es la liberación de la planta baja en cambio de un piso más en la edificación. De hecho, como la mayoría de las parcelas en el barrio de Boa Viagem tiene entre 12 y 18 m, de anchura, para obtener un mayor número de pisos se adopta pilotis y el último piso como terraza jardín garantiza una edificación con más área construida. Así, si por un lado, la regla parece oportunista, por otro, garantiza que los pisos vacíos se abran hacia la calle permitiendo una continuidad y permeabilidad visual.

La orientación que pauta la configuración de la ciudad es de un edificio sobre pilotis estructurando la articulación entre los espacios libres y construidos. Esta relación es incluso explorada en los anuncios comerciales de venta de los apartamentos, donde el emplazamiento del edificio aislado en la parcela, no pierde la continuidad urbana, aún tan presente en la ciudad.

De este modo, en la ordenanza de 1953, se puede afirmar que existe un proyecto de ciudad para el nuevo barrio de Boa Viagem que es diseñado por la aplicación de los parámetros a las parcelas individualmente, sin perder de vista la perspectiva del conjunto.



**FIGURA 04** — Anuncios sobre edificios proyectados para el Barrio de *Boa Viagem*, atendiendo la ordenanza de 1953. Está claro que los edificios tenían alturas variables, con lo máximo 11 pisos. También es interesante observar que los edificios presentan planta baja sobre pilotis abierto estableciendo articulación con el entorno urbano, aunque sea sólo visual a la ordenanza de 1953. (i) Edificio Ana Cristina, *Diário de Pernambuco*-03/1956; (ii) Edificio Vitoria no *Diário de Pernambuco*- 12/1956; (iii) Edificio Pontual, *Diário de Pernambuco*- 01/1961.

La tipología introducida por la ordenanza de 1953 está claramente asociada al modelo preconizado por el Movimiento Moderno, principalmente por la adopción del pilotis y el edificio en altura liberando espacio de ocupación.

En el caso de Boa Viagem, donde no existe variación de la geometría de las parcelas, la ordenanza organiza el territorio parcela a parcela componiendo, sin embargo, un paisaje que nada tiene de ruptura. Al contrario, el incentivo a la adopción de pilotis dejando el piso de la planta baja casi sin ocupación —el piso planta baja en estas condiciones no entra en el cálculo de retranqueo ni cuenta como superficie construida— junto con las condiciones morfológicas de la avenida *Beira-Mar* —parcelas con un mismo tamaño y formato— daban un carácter único al paisaje resultante.

Es evidente que los recursos tecnológicos permiten la adopción de la estructura independiente que revoluciona el diseño plástico de las edificaciones. Aún así el simple hecho de dicho «abono» hace con que todos los proyectos aprobados a partir de 1953 hasta final de los años 1970 adopten uso de planta baja vacía. Las Figuras 06 y 07 retratan las tipologías predominantes antes y tras la ordenanza de 1953.



Edifício Oceania



Edifício América. 1940

**FIGURA 05** — Edifícios ubicados en la avenida Boa Viagem antes de la ordenanza de 1953. El Edifício América fue demolido en 2001.



Edifício Atlântico, en los días actuales. El proyecto es de 1959.



Edifício Acapulco, 1961.

**FIGURA 06** — Edifícios en la avenida Boa Viagem después de la ordenanza de 1953.

Por último es importante apuntar que, mientras la tipología inducida para los sectores urbanos de la ciudad, por las ordenanzas de 1953, el primer proyecto aprobado en Boa Viagem respetando las condiciones del nuevo decreto es el edificio *California*, una edificación de uso mixto —con comercio, servicios e viviendas— diseñada por Acacio BORSOI [Figura 07].



**FIGURA 07**

Edifício California, 1953. El emplazamiento del edificio de 15 pisos de viviendas y mas 3 pisos de comercio y servicios incluyendo un sala de cine (que no fue construido).



Para el centro de la ciudad —zonas comerciales y residenciales— se adoptan estrategias de reparcelación de las manzanas, “*visando o seu uso racional através de planos de natureza técnica que projetassem seu aproveitamento sob o ponto de vista econômico e a sua conveniência em face ao bem estar coletivo*”.

Ésta estrategia de reparcelación de las manzanas define con mucha claridad la intención del grupo de cambiar el paisaje de la ciudad. Hasta aquél año, los rasgos de la ciudad, a pesar de constituirse por principios del urbanismo moderno, aún no habían incorporado la tipología del edificio del Movimiento Moderno; ésta es claramente la directriz proyectual del grupo que forma la comisión.

También el hecho de adoptar como estrategia la reparcelación de las manzanas parece un eco de las palabras de Le CORBUSIER de 20 años atrás: reagrupamiento del suelo para permitir la utilización racional del mismo, buscando el bienestar colectivo. El hecho de que el grupo adopta, en cierta medida, el concepto de la *tabula rasa*<sup>1</sup>, difundido en los CIAM por arquitectos como Le CORBUSIER, GROPIUS y E. MAY, entre otros, no es una novedad propiamente dicha. Los proyectos de remodelación —reforma del barrio portuario, *remodelação* del barrio de Santo Antonio— utilizan la idea de reconstrucción del tejido urbano. En Recife ese concepto ya se adopta desde los inicios del siglo XX. Sin embargo, por vez primera también se produce una tentativa hacia la adopción de una nueva tipología —la tipología preconizada por el pensamiento moderno.

En este caso ya no existen los límites de las parcelas que forman la manzana, los edificios se implantan de acuerdo con los planes de volumen elaborados por el *Escritorio Técnico* del ayuntamiento, que tiene como jefe a Edgar de AMORIM. El principal territorio para implantación de estos planes fue el barrio de la Boa Vista y los principales planos elaborados para dicho barrio de Boa Vista se recogen a continuación en la Figura 08.

Los Planes de manzana de Boa Vista permiten la composición de espacios públicos a través de la «modelación» planimétrica y tridimensional de la masa edificada. Bajo ese aspecto, esos Planes rescatan la herencia de los proyectos de remodelación de las primeras tres décadas del siglo y constituyen experiencias precursoras de rediseño del Centro de Recife realizadas en los años de 1950, ya que la imagen preconizada es la tipología del edificio moderno.

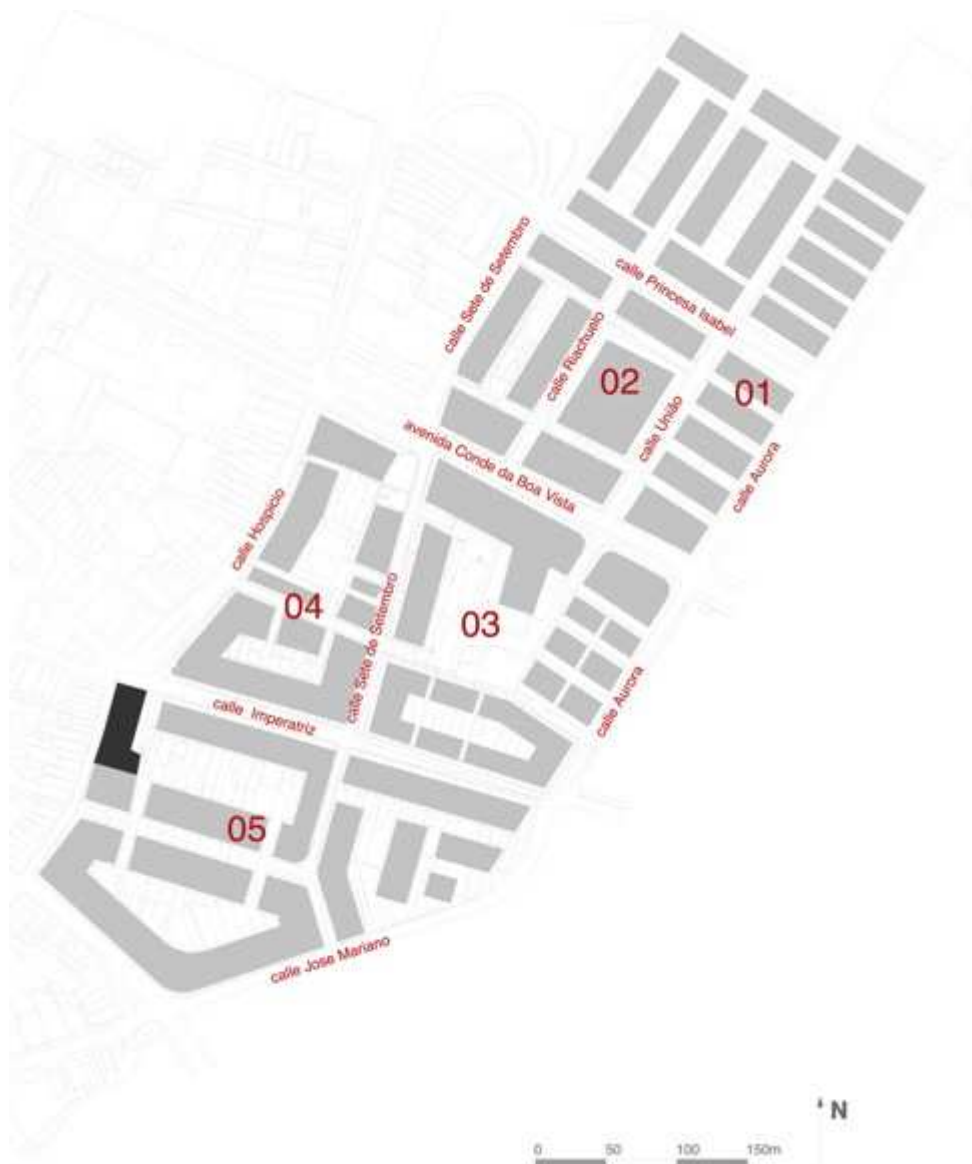
Una característica de la propuesta de diseño prevista en esos planes son los centros de manzanas “abiertos” y permeables, que generan nuevos espacios públicos y rutas alternativas para peatones, en una continuidad entre espacio público y privado. Además, los planes de manzana de Boa Vista abren la posibilidad de rediseño radical de la estructura parcelaria y de los estándares de uso preexistentes, a veces remanentes del periodo colonial. Bajo esos aspectos, los planes de Boa Vista se aproximan a las formulaciones en *tabula rasa* del urbanismo del movimiento moderno, inclusive por la adopción de tipologías arquitectónicas verticalizadas —torres con 10 a 15 pisos— que establecen una escala adecuada a la intención de transformar Recife en un *monumento moderno*.<sup>2</sup>

En este caso la importancia de la circulación de aire en el centro urbano es asimismo una directriz para la elaboración de las masas volumétricas, estableciendo retranqueos entre las edificaciones a lo largo de toda la franja de la calle de la Aurora (frente para el Río Capibaribe), para garantizar que los vientos circulen entre los edificios y entren en las manzanas.

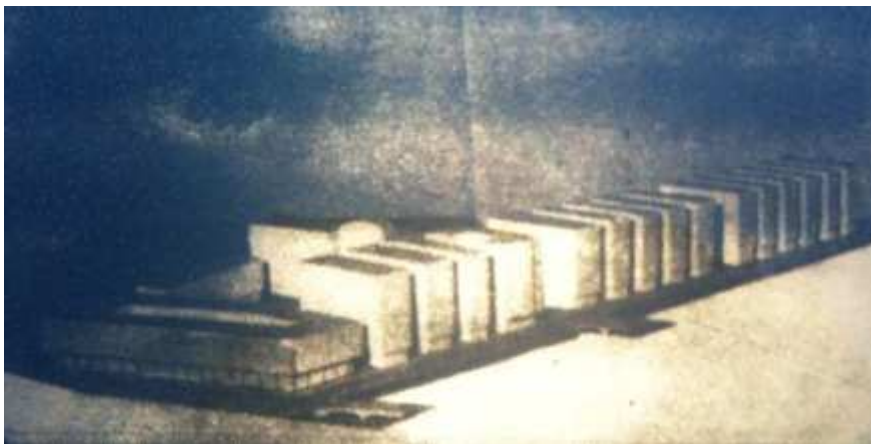
---

<sup>1</sup> KOOP (1990, p.125). El principio de la *tabula rasa* se plantea por Le Corbusier en su viaje a la antigua Unión Soviética, que sufría una reforma social y aplicaba el concepto de demolición sin contestación del tejido urbano existente de la ciudad, buscando el bienestar social del hombre moderno.

<sup>2</sup> Los planes de manzana de Boa Vista son ampliamente difundidos en los periódicos de la época y son planteados como resultados de un planeamiento moderno. *Os velhos sobrados cederão lugar a modernos edifícios*, in *Jornal Pequeno* de 12/06/1957; *Planejada a reforma da Boa Vista*, in *Diário de Pernambuco* de 25/05/1958.



**FIGURA 08** — Proyectos de reparcelación de las manzanas de Boa Vista –los llamados Planes de manzana. 01: Plan de 1956; 02: Plan de 1959; 03: Plan de 1958; 04: Plan de 1975; 05: Plan de 1957.



**FIGURA 09** — Plan para las manzanas de la calle Da Aurora elaborado por el *escritório técnico* del ayuntamiento. Para toda la calle Da Aurora (orilla del río) los edificios tienen 14 pisos y retranqueo de 10 m entre ellos.



Uno de los primeros planes elaborados para el barrio da Boa Vista es para las manzanas ubicadas entre la calle da *Aurora* e *União*, entre la avenida *Conde da Boa vista* y calle *Princesa Isabel*.<sup>3</sup>,

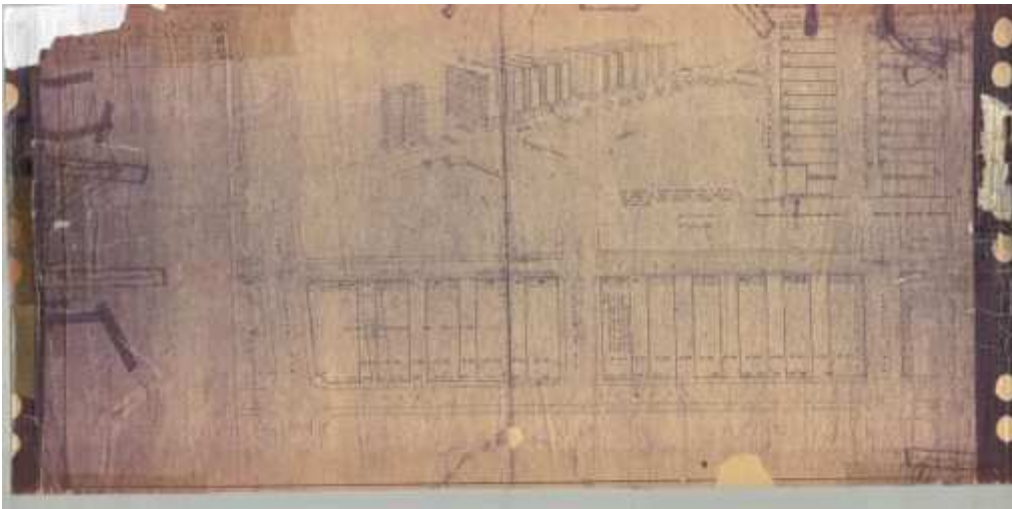


FIGURA 10 — Proyecto para las manzanas de la calle da Aurora de 1956.

Para este tramo se plantea la construcción de 11 bloques de igual anchura y profundidad. Los retranqueos entre los bloques son de 10.00 metros. Para la calle da *Aurora* los retranqueos son de 1.00 metro, en cambio para la calle *União* se prevé un retranqueo de los dos primeros pisos de 5.00 metros creando una galería cubierta de 7.00 metros de altura uniendo la avenida *Conde da Boa Vista* a la calle *Princesa Isabel*. Esta galería representa una continuidad de la tipología adoptada a lo largo de los años 1940 en la construcción de los edificios en la avenida *Guararapes* y que fue planteada por primera vez en la ordenanza de 1919. [Figura 11]

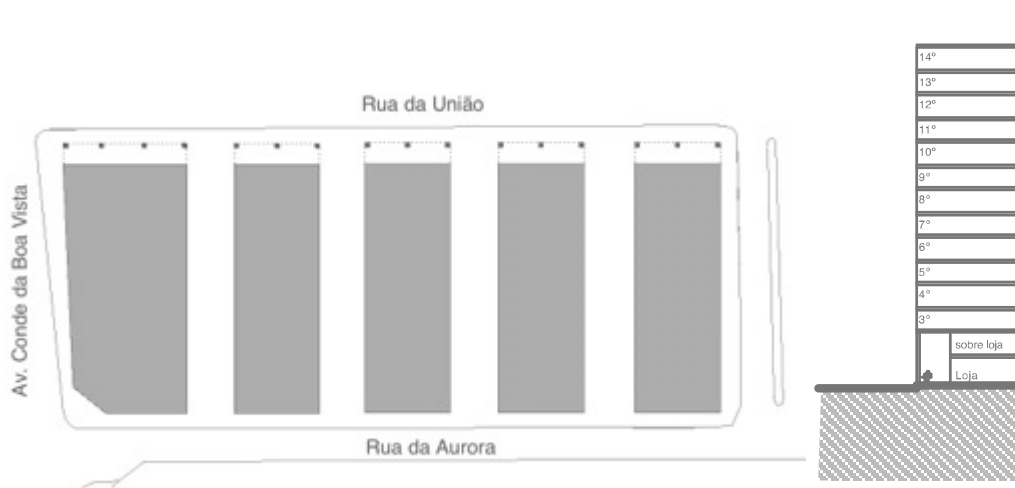


FIGURA 11 — La galería cubierta que unía la avenida Conde da Boa Vista a la calle Princesa Isabel fue prevista por la ordenanza de 1919. Los arquitectos modernos la incorporan para los proyectos de los bloques para las manzanas de Boa Vista.

Con la adopción de las características morfotipológicas ya consolidadas en la ciudad, el ideario moderno encuentra en la tradición de configuración de la ciudad un diseño que le confiere una característica singular. [Figura 12]

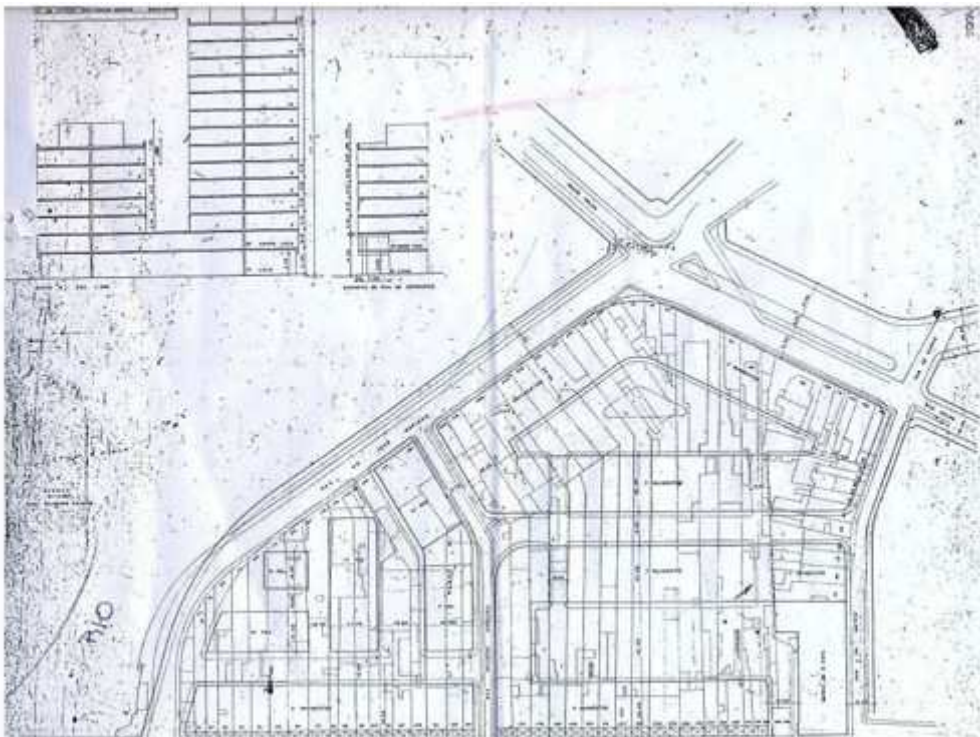
<sup>3</sup> Plan de manzana aprobado en 20/09/1956 por la norma 772/56.



**FIGURA 12** — Calle Da Aurora con su paisaje de viviendas coloniales y fotomontaje del Plan de Manzana para la misma calle en 1957.

La idea de retranqueos entre los edificios —regular de 10.00 metros— se da también en función de garantizar ventilación e iluminación adecuadas para las manzanas traseras. Es importante apuntar que el diseño planteado para ese tramo, no altera completamente la morfología de la manzana, sino que la relación de llenos y vacíos se invierte. La manzana se queda con mayor permeabilidad con el espacio generado entre las edificaciones.

El plan para la calle de *Imperatriz* elaborado en 1957 promueve un cambio también en la morfología de la manzana, sin embargo en relación a la altura de los bloques toma otra dirección [Figura 13].



**Figura 13** — Plan de Manzanas de la calle da Imperatriz —reparcelación total del perímetro con adopción de bloques con diferentes alturas.

En este caso, una vez más se adopta la reparcelación del tejido urbano empleando dos estrategias para aprovechar el perímetro. En primer lugar, el rediseño total del perímetro de la manzana, subdividiéndolo en 3 manzanas de superficies distintas y aumentando el área de espacio libre – calles, patios; segundo, las alturas diferenciadas se estipularon en función de la cercanía a la iglesia *Matriz da Boa Vista*.

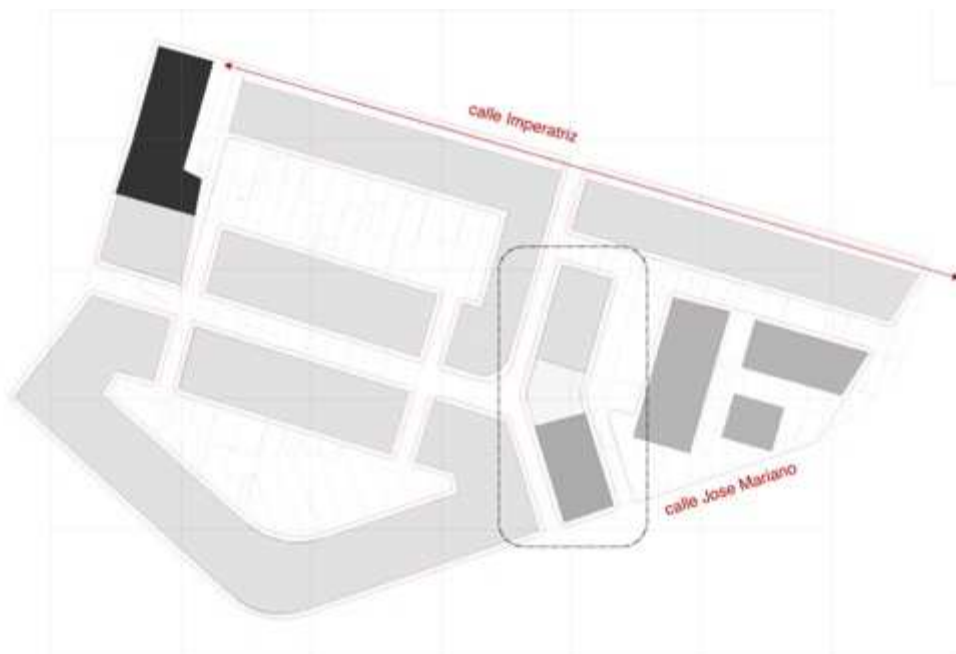
De ese modo, el trazado de la manzana se mantiene a lo largo de la calle da *Imperatriz* y la altura máxima de los bloques en esa calle —de 7 metros— se establece en función de la torre de la iglesia da *Matriz*. [Figura 14].



**FIGURA 14** — Plan de Cuadras de la *Rua da Imperatriz* — elevación de la calle, altura de la iglesia estableciendo el límite de altura.

En cambio para los bloques que diseñan las nuevas manzanas la altura varía de 7 a 14 pisos, siendo los bloques más altos los más alejados de la iglesia. También están planteados los retranqueos de las plantas bajas generando la galería cubierta que une las calles *Sete de Setembro* y *Aurora*.

La Figura 15 ilustra las alturas planteadas para los bloques de ese tramo.



**Figura 15** —Plan de manzana donde la altura de los bloques varía en función de la proximidad con la iglesia (marcada en negro). Los bloques en gris más oscuro tienen 14 pisos.

En éste plan, el principio de la reparcelación de las manzanas altera la morfología de las parcelas, las tipologías edilicias y las dimensiones de las manzanas, manteniendo el perímetro original.

De hecho, en el plan para las manzanas de la calle da *Imperatriz*, resulta evidente que se persigue un aumento de la superficie edificable a través de la verticalización de los bloques. Sin embargo a lo largo de la calle da *Imperatriz* los bloques están condicionados a la altura del monumento, la iglesia da *Matriz*, y se proyectan con menor altura. En cambio los bloques de atrás que forman el nuevo perímetro tienen mayor altura llegando a 14 pisos o 42 metros.

En la nueva calle que se inicia a mitad de la *Imperatriz* y que la une al *Cais José Mariano*, se plantea un bloque (marcado en la Figura 15) de dos pisos que sirve de plataforma para bloques de alturas diferentes. Se pretende mantener la idea de calle corredor sin que los retranqueos entre los bloques de siete y catorce pisos queden en evidencia. [Figura 16]

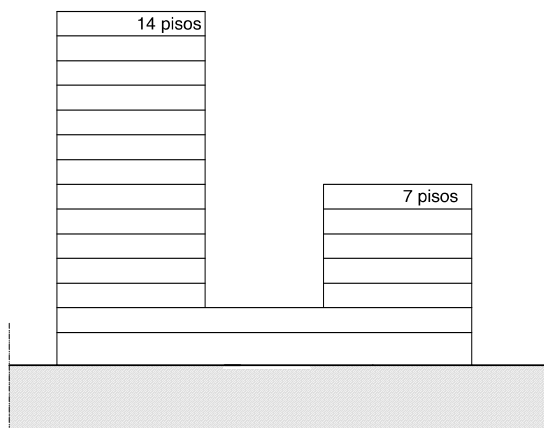


FIGURA 16 — Diseño del bloque con dos pisos que une los bloques más altos. Este diseño posibilita la continuación de la calle corredor.

Las mismas directrices, variedad de tipologías, rediseño de los perímetros de la manzana, están presentes, en el proyecto elaborado en 1958 para las manzanas comprendidas entre las calles *Sete de Setembro* y *Aurora* y calle da *Imperatriz* e avenida *Conde da Boa Vista*.<sup>4</sup> [Figura 17] En este caso, también los edificios con frente a la calle *Imperatriz* tienen 7 pisos mientras los bloques a la calle de la *Aurora* son más altos con a 14 pisos. Sin embargo, se prevén caminos o pasajes entre los bloques, construyendo una mayor permeabilidad entre la avenida *Conde de Boa Vista* y la calle *Imperatriz*. Es posible que la altura de los bloques haya sido determinada en función del edificio Duarte Coelho en la esquina de la Av. Conde da Boa Vista con la calle da Aurora que ya estaba construido antes del plan. Mientras los bloques edificios para el tramo da Aurora del otro lado de la av. Conde da Boa Vista forman bloques sólidos, para éste tramo los edificios también poseen pasajes entre ellos conectando las 4 calles peatonales. Como se puede observar el diseño para este tramo promueve la permeabilidad de la manzana hacia su interior, donde se plantea una plaza (que nunca fue construida) y que en la actualidad es utilizada como aparcamiento de vehículos.

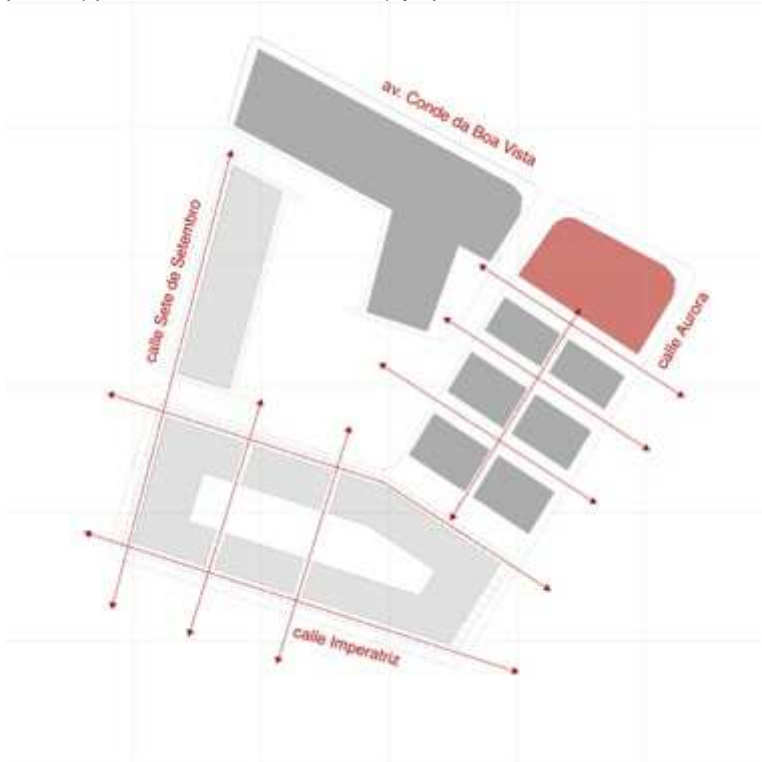
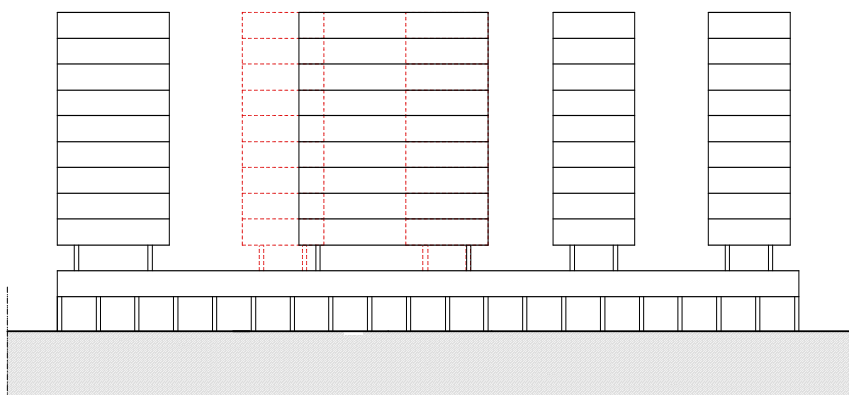


FIGURA 17 — Plan elaborado en 1958. Se observa la alta permeabilidad de los bloques hacia el interior de la manzana. Los bloques en gris más oscuro tienen 14 pisos, en cambio el bloque para la calle da *Imperatriz* tiene 7 pisos

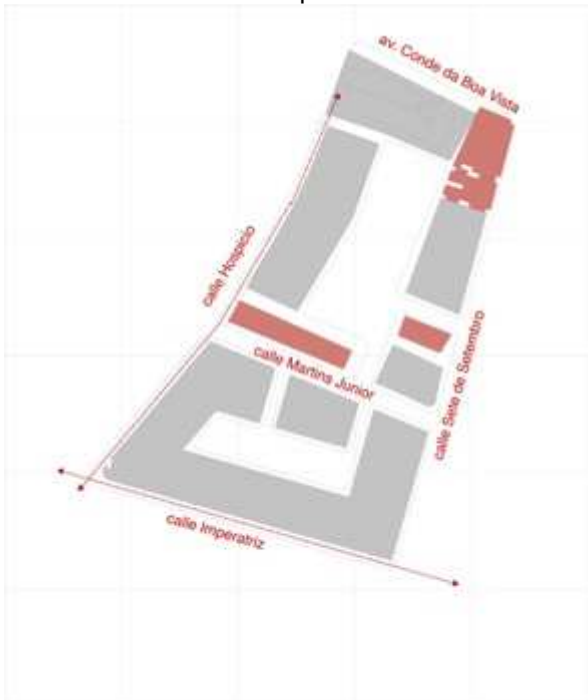
<sup>4</sup> Plano de manzana de 18/11/1958.

Éste plan es parcialmente implantado y en 1973 se altera probablemente para dar continuidad a los parámetros establecidos inicialmente. Así para el bloque ubicado en la calle *Sete de Setembro*, se adopta la misma tipología que aparece en el plan de 1957 para la calle *Imperatriz* donde los bloques están sobre una plataforma. [Figura 18]



**FIGURA 18** — Cambio en 1973 para el bloque ubicado en la calle *Sete de Setembro*. La misma tipología empleada para la calle da *Imperatriz*. Los bloques tienen la misma altura, en rojo los bloques planteados en el plan original y que fueron posteriormente substituido por uno de mayor anchura.

En 1975 se elabora el plan para las manzanas entre la calle *Imperatriz* y avenida *Conde da Boa Vista* entre las calles de *Hospício* y *Sete de Setembro*<sup>5</sup>. Aquí los límites de la manzana permanecen iguales a los originales, sin embargo los bloques se proyectan con alturas diferentes. El bloque entre las calles *Imperatriz* y *Martins Junior*, sigue la altura establecida por en plan de 1957 para la calle *Imperatriz*, siete pisos, pero para el otro tramo entre la calle *Martins Junior* y la av. *Conde da Boa Vista* la variación de las alturas es mayor, en función de que algunos de los edificios se aprueban antes de que el Ayuntamiento elabore en trazado. El edificio *Ouro* orienta las alturas de los bloques vecinos a ellos. Más una vez la tipología de la plataforma con los bloques sobre ella es planteada para el bloque en la calle *Hospício*, también con galerías cubiertas articulando el espacio urbano de dicha calle. [Figura 19]

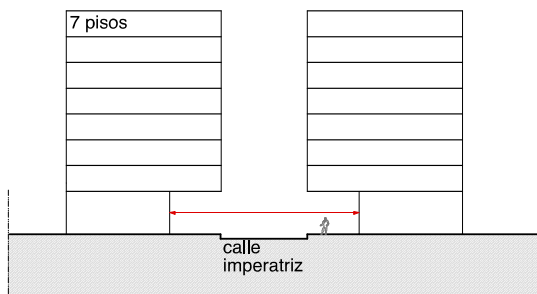


**FIGURA 19**— Plan de 1975: en rojo los edificios construidos antes del plan. Obsérvese la continuidad de las galerías cubiertas sobre la calle *Imperatriz* y a lo largo de la calle *Hospício*.

<sup>5</sup> Plan aprobado en 18/12/1975.



Las galerías cubiertas siguen siendo utilizadas para articular los espacios libres y construidos del barrio da *Boa Vista*. Sin embargo, la utilización de esta tipología trae asimismo una ventaja para las calles más estrechas porque el retranqueo de la planta baja aumenta la anchura de las aceras configurando una notable calidad al espacio urbano de dichas áreas; calidad urbana que sigue la tradición de la construcción del espacio público a partir de la volumetría del bloque.



**FIGURA 20** — Galerías cubiertas sobre la calle *Imperatriz*. Para las calles estrechas el retranqueo de la planta baja aumenta la anchura de las aceras.

Los planes de manzanas para el barrio da Boa Vista se elaboran a lo largo de los años 50 y se implantan hasta el final de la década de 1970, cuando otras ordenanzas vuelven inviable también la continuidad de esta práctica. Si por un lado, los monumentos arquitectónicos sirven de referencia, de otro, está claro que la arquitectura civil de los *sobrados* no es considerada conjunto arquitectónico de relieve. Es curioso por el hecho de que forma parte del grupo el Director del Servicio de Patrimonio Histórico, el ingeniero Ayrton de Carvalho. Esto confirma la vocación moderna del pensamiento que orienta la normativa. En cambio es interesante notar que la tendencia a la definición de alineaciones y continuidades visuales que se observa en los diseños propuestos en tales planes, como también la adopción de usos mixtos (plantas bajas y entresijos destinados al comercio y pisos destinados a vivienda o servicios) son evidencias de la persistencia de los valores urbanísticos tradicionales característicos de la ciudad pre moderna.

Para la concreción de los Planes de Manzanas en las zonas centrales, la ordenanza propone que los dueños de las parcelas se asocien entre sí para integrar parcelas con frentes de poca anchura y tornar factibles edificaciones verticalizadas. En caso de desacuerdo entre propietarios, la ordenanza prevé inclusive la adopción del instrumento jurídico de la expropiación, lo que en verdad, raramente sucedió.

Es importante apuntar que el reagrupamiento de manzanas en las zonas centrales es también una estrategia aplicada en otras ciudades de Brasil. En Rio de Janeiro, por ejemplo, REIDY aplicaba el mismo concepto en las manzanas cercanas a la *Avenida Rio Branco*, centro de la ciudad.

Mientras los Planes de Manzana para el barrio de Boa Vista constituyen proyectos urbanísticos especiales elaborados para sitios específicos en el área central de la ciudad, hubo intentos de adoptar dichos Planes como instrumentos genéricos para la reglamentación urbanística. Así la ordenanza de 1961 —*Código de Urbanismo e Obras*, que incorpora la ordenanza de 1953— intenta escribir el texto normativo a partir de los diseños en los planes elaborados para la Boa Vista. Entonces, para las manzanas sin reparcelación del área central, las reglas determinan las alturas de los edificios en función de la anchura de la calle, idea remanente de la ordenanza de 1919. Queda establecidas reglas que condicionan la ocupación de la manzana, incluso cuando no habría un plan elaborado por el ayuntamiento. La Figura 21 muestra los dibujos contenidos en el anexo de la Ordenanza de 1961, donde se plantean las reglas para el proyecto del edificio cuando no existe un plan.



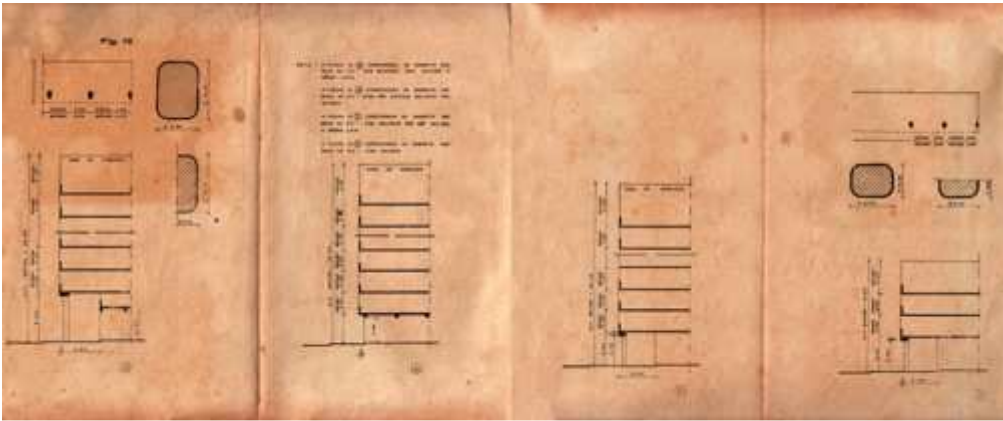


FIGURA 21 — Esquema gráfico para la determinación de la tipología de las edificaciones ubicadas en las manzanas donde no existe un Plan.

Estas reglas determinan directamente la altura de las edificaciones con o sin galerías cubiertas y con o sin la *sobre-loja*. También determinan las distancias mínimas y máximas de las columnas de las galerías, que garantizan una imagen más controlada de dichas áreas. En cambio las incompatibilidades entre los objetivos de un instrumento urbanístico de aplicación local y naturaleza específica (como un plan de manzana basado en diseños), y un instrumento de aplicación genérica y naturaleza normativa (como las ordenanzas basadas en parámetros cuantitativos), dificultan la continuidad de dicha práctica. Eventualmente, la concreción de los dos objetivos previstos por los planes elaborados para Boa Vista se dificulta también por divergencias entre los Planes y otras ordenanzas urbanísticas formuladas por el propio *Poder Público*.

Aún hoy en día es posible ver en el barrio da Boa Vista edificios resultantes de las ordenanzas de 1953 y 1961. Son edificios en altura con hastiales sin ventanas que nunca fueron acabados. [Figura 22]



FIGURA 22 — Edificios en el barrio da Boa Vista, remanente de los planes de manzanas. Edificio Carolina (izquierda), Edificio Marmorim (al centro) e Edificio Suape (derecha).

De cualquier modo, la práctica de esos planes, prevista en las ordenanzas de 1953 y 1961, al mismo tiempo que pone de relieve la arquitectura del ideario moderno promueve la articulación del espacio urbano con una práctica de la primera década del siglo XX. En los proyectos elaborados en las manzanas de la calle da *Aurora* y de la *Imperatriz*, ilustrados anteriormente, es posible identificar diferentes directrices: una promueve la ruptura de la manzana y la altura de los bloques está pautada por el monumento, además los bloques están en los perímetros de las nuevas manzanas; en otro el perímetro de la manzana es mantenido y sobre éste están bloques de igual anchura, profundidad y altura, con los mismos retranqueos entre sí. Sin embargo, ambos adoptan la galería cubierta a través del retranqueo del primer piso, creando un espacio urbano moderno y tradicional.

En las zonas comerciales fuera del centro de la ciudad, es decir, de los sectores urbanos y suburbanos, la ordenanza de 1953 no prevé planes específicos sino la reparcelación de manzanas. Se determinan reglas para definir el volumen del bloque, también en una tentativa de generalizar los parámetros de ocupación de las manzanas de las áreas centrales. Aquí se adoptan nuevamente los parámetros genéricos, limitando la

altura de los bloques independientes de la anchura de la calle, que son a lo sumo 11 metros o 3 pisos y exigiéndose aún el retranqueo de 5 m para el frente de la parcela. Sin embargo, la profundidad del bloque está relacionada a la profundidad de la manzana, como también se induce la utilización de galerías cubiertas y continuas, configurando un espacio urbano característico de los núcleos comerciales.

Los principales parámetros de diseño para estas áreas son: (i) la anchura de los bloques que se establecen en función de la anchura de la propia manzana donde el bloque estaba ubicado; (ii) la altura máxima del bloque es de 11 m.; (iii) la construcción de las galerías cubiertas en la alineación del bloque con la parcela. También se busca diseñar manzanas con mayor permeabilidad. En dicho caso si el proyecto prevé pasajes para peatones en el interior de la manzana con un mínimo 5 metros de anchura y se construyen las galerías cubiertas, no hay imposición de altura para los bloques y el área construida también puede aumentar. [Figura 23]



Edifício Gilvan Machado



Edifício Santo Antônio

**FIGURA 23** — Edifícios ubicados en el sector comercial de la zona urbana de la ciudad.

La ordenanza de 1961 adopta también la misma lógica para proyectar las zonas comerciales fuera del centro. A través de un complejo conjunto de reglas, orienta la ocupación del bloque en las manzanas dentro de esta zona, estableciendo asimismo la anchura máxima del bloque en función de la anchura de la manzana y la previsión de las galerías cubiertas. Sin embargo, la altura máxima de los bloques pasa de 11 a 26 m de altura. De hecho, en las zonas comerciales en las áreas urbanas y suburbanas de la ciudad se busca establecer parámetros a través de la ordenanza de la edificación hacia la configuración del espacio urbano a la semejanza de las áreas centrales. De este modo las zonas comerciales y sus entornos tendrían una característica propia que las diferencia de las zonas estrictamente residenciales. Y el elemento que articula el espacio libre y el construido continúa siendo la adopción de galerías cubiertas sobre las aceras. Una tipología planteada por vez primera por la ordenanza de 1919 y que permanece como elemento estructurador del espacio urbano en las ordenanzas del ideario moderno del Recife. En verdad, en las zonas comerciales en las áreas urbanas y suburbanas de la ciudad se ha buscado establecer a través de la ordenanza de la edificación parámetros que definen el espacio urbano, a semejanza de las áreas centrales. De éste modo, las zonas comerciales y entorno cuentan con una característica propia que las diferencia de las zonas estrictamente residenciales. Y el elemento que hace la articulación de espacio libre y construido sigue siendo la adopción de galerías cubiertas sobre las aceras. Una tipología planteada por vez primera por la ordenanza de 1919 y que permanece como elemento estructurador de espacio urbano en las ordenanzas del ideario moderno de Recife. La Figura 24 ilustra algunos de los edificios levantados según estas normativas. Se observan los espacios urbanos resultantes de las galerías cubiertas o semi-pilotis, que articulan el espacio libre y el construido.



**FIGURA 24** — Espacios urbanos de las galerías cubiertas, resultado de las normativas previstas por las Ordenanzas de 1953 y 1961. Zona comercial de Casa Amarela, Afogados y Encruzilhada. Zona comercial de Casa Amarela, Afogados y Encruzilhada.

## CONCLUSIÓN

En un recorrido a través de las ordenanzas del siglo XX hasta los años sesenta, el proyecto del espacio urbano se concreta por la articulación entre los espacios libres y los construidos y parte del principio de regular el volumen del edificio en la parcela. Evoluciona de simple regulación de objetos arquitectónicos en las fachadas a reglas más complejas de composición del edificio articulado al espacio urbano.

Las ordenanzas de 1953 y 1961 que promueven la arquitectura del ideario moderno, emplean dos estrategias para el proyecto del espacio urbano: una para las áreas centrales de la ciudad, donde el edificio se construye sobre la calle; y otra para las zonas residenciales, donde el edificio está aislado en la parcela. Si para el primero el elemento estructurador del espacio urbano son las *galerías cubiertas* como resultado de reglas específicas, para el segundo es la adopción del edificio sobre pilotis, como resultado de reglas más genéricas.

Así, para el área central de la ciudad la tipología proyectada prevé galerías y para las zonas residenciales fuera del área central es clara la voluntad de adoptar la tipología defendida por el ideario moderno, con uso de *pilotis*. Para ello se ofrecen incentivos de aprovechamiento constructivo de la parcela en cambio del empleo de *pilotis*, la superficie edificable de la planta baja sobre pilotis no es computada para el cálculo de los retranqueos del edificio hacia los límites de la parcela, si este piso es ocupado sólo para la circulación vertical del edificio (hall, escaleras, ascensores).

Así, imbuidas de los deseos de proyectar la ciudad a partir de las premisas del ideario moderno, las ordenanzas de 1953 y 1961 promueven un amplio cambio en la imagen de la ciudad, donde los pilotis (propios del ideario moderno) y las galerías cubiertas (propios de la tradición) diseñan el espacio urbano de la arquitectura moderna en la ciudad.

## BIBLIOGRAFIA

BENEVOLO, Leonardo. **Las Orígenes del urbanismo moderno**. Madrid: H. Blume ediciones, 1979.

BENEVOLO, Leonardo; MELOGRANI, Carlos; LONGO, TOMMASO GIURA. **La proyectación de la ciudad moderna**. 3. ed. Barcelona: G. Gili, 2000

CAMARA, Andréa D. **La Normativa de la Edificación como base para El proyecto de la ciudad moderna**. Proyecto de Tesis de Doctorado. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 2010.

FELDMAN, Sarah. **Zoneamento e Planejamento: São Paulo 1947-1972**. São Paulo: Edusp, 2004.

KOOP, Anatole. **Quando o moderno era uma causa e não um estilo**. São Paulo: Martins Fontes, 1990.

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

MANCUSO, F. **Las experiências del zoning**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1980.

REYNALDO, Amélia. **Las Catedrales siguen siendo blancas. Una política de tratamiento del centro antiguo de Recife** Tese de Doutorado – Universitat politécnica da Catalunya, UPC, Barcelona, 1998.

SABATÉ Y BEL, Joaquin. **El proyecto de la calle sin nombre: Los reglamentos urbanos de la edificación París-Barcelona**. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2002.

#### **Normativas:**

Lei Municipal nº 650, Recife, 1913.

Lei Municipal nº 1.051, Recife, 1919.

Lei Municipal nº 865 de 1916.

Decreto Municipal nº 223 de 1932

Regulamento das Construções do Município do Recife —Decreto nº 374 de 1936

Decreto Municipal nº 415 de 1948

Lei Municipal nº 2590, Recife, 1953.

Lei Municipal nº 4698 de 1957.

Código de urbanismo e Obras, Lei nº 7.426”, Recife, 1961.

Decreto Municipal nº 9.371 de 1969