

Wyllna Carlos Lima Vidal



Transformações urbanas : a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910 –1940.



Universidade Federal da Paraíba
Centro de Tecnologia
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA
- MESTRADO -

TRANSFORMAÇÕES URBANAS: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910 – 1940.

WylInna Carlos Lima Vidal

*Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade Federal da Paraíba
para obtenção do grau de Mestre.*



Universidade Federal da Paraíba
Centro de Tecnologia
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA
- MESTRADO -

TRANSFORMAÇÕES URBANAS: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910 – 1940.

Dissertação submetida ao Curso de Pós-Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Federal da Paraíba como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre.

Candidata: Wylinna Carlos Lima Vidal

ORIENTADOR: Prof. Dr. Alberto José de Sousa

V649t

Vidal, WylInna Carlos Lima

Transformações urbanas: a modernização da capital Paraibana e o desenho da cidade, 1910 – 1940. / WylInna Carlos Lima Vidal. – João Pessoa, 2004.

131 p.: il

Inclui índice e bibliografia.

Orientador: Alberto José de Sousa.

Dissertação (mestrado) – UFPB/CT

1. Urbanismo – João Pessoa (PB) – 1910 – 1940.

UFPB/BC

CDU: 711 (8133) (043)

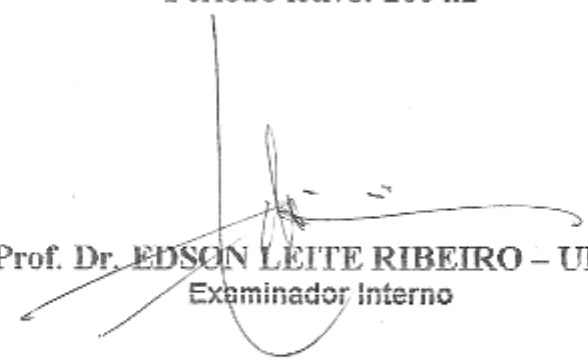
**"TRANSFORMAÇÕES URBANAS: A MODERNIZAÇÃO DA CAPITAL PARAIBANA
E O DESENHO DA CIDADE, 1910-1940"**

Por

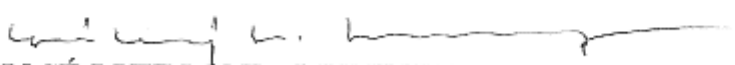
Wyllna Carlos Lima Vidal

Dissertação aprovada em 17 de dezembro de 2004

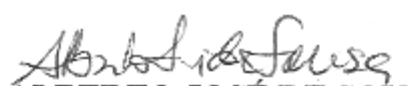
Período letivo: 2004.2



Prof. Dr. EDSON LEITE RIBEIRO – UFPB
Examinador Interno



Prof. Dr. JOSÉ LUIZ MOTA MENEZES – UFPE
Examinador Externo



Prof. Dr. ALBERTO JOSÉ DE SOUSA – UFPB
Orientador

A Bruno, Daniel e Marcelo que são a luz e a alegria em minha vida.

A minha avó Francisca Ribeiro da Silva, sem ela eu não seria tão curiosa e sensível aos tempos pretéritos. Suas memórias dos tempos dos bondes, de um Tambaú de poucas casas e inúmeros cajueiros e de uma João Pessoa pitoresca me encantaram a infância.

Agradecer é sempre uma tarefa árdua, sobretudo ao final de um processo tão longo, por vezes aparentemente *interminável* e outras vezes tão solitário. Redigir o trabalho representou o final de uma trajetória, e até atingir esse ponto, muitos passos foram dados e muitos estiveram ao meu lado colaborando e incentivando minha caminhada. Algumas pessoas me são especialmente caras e a elas desejo expressar meus agradecimentos.

Ao professor Alberto Sousa, pela preciosa orientação, disponibilidade e interesses constantes; seus questionamento e sugestões foram fundamentais para materialização desta dissertação.

Aos amigos e professores do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário de João Pessoa – UNIPÊ, em especial a Francisco Sales e George Dantas por tantas *conversas urbanísticas* interessantes e todas as informações trocadas; a Miriam Panet, Raphaela Moreira e Sheyla Freire colegas também no PPGEU, pelos trabalhos compartilhados e pela amizade; a Sérgio Ricardo Figueiredo e Germana Rocha com quem compartilho as alegrias de ensinar e a Amélia Panet e Patrícia Alonso pelo apoio institucional, pelo incentivo e pelo carinho sempre presentes. Ainda no UNIPÊ agradeço todo o cuidado dispensado pelos secretários do curso Madá Ribeiro e Nilton Santos.

Ao professor Abelci Daniel de Assis, responsável pelo Memorial Humberto Nóbrega do Museu da Terra e do Homem da Paraíba do UNIPÊ que franqueou nosso acesso a tão valioso acervo, o que foi fundamental para realização plena desse nosso trabalho.

Ao grupo de pesquisa *Imagem, Memória e Cidade: o acervo fotográfico do Memorial Humberto Nóbrega do Museu da Terra e do Homem da Paraíba do UNIPÊ* pelas discussões e informações trocadas e sobretudo pelos vínculos de amizade em construção.

Aos professores e colegas da Pós – Graduação em Engenharia Urbana, em particular ao colega Paulo Peregrino pela excelente imagem do Plano de Nestor de Figueiredo que gentilmente nos cedeu.

A toda minha família, presença essencial, fonte de carinho e renovação de forças: meu pai, Waldy Vidal; minha irmãs, Wylka, Wyviane e Waleska; meus sogros, Gizélia e Miro e em particular à minha mãe Marilane Vidal que cuida de mim com tanto amor.

Aos amigos, sem eles esse percurso teria menos risos, menos momentos de descanso e descontração: Cristina Evelise, André e Luciane Sarmento, Antonieta Nóbrega e Mário Jubert.

A Marcelo Macedo, Bruno e Daniel. Mais uma vez e sempre agradeço o amor, a compreensão e a paciência infinita nas minhas ausências, nas minhas angústias, nas minhas conquistas.

João Pessoa, Dezembro de 2004.

SUMÁRIO

Lista de Figuras.....	VI
Lista de siglas utilizadas.....	VIII
Resumo.....	IX
Abstract.....	IX
CAPÍTULO 1 – Introdução.....	1
CAPÍTULO 2 – O URBANISMO CIRÚRGICO E A CAPITAL PARAIBANA: “o progresso é assim, não se faz sem arrazamentos”.....	8
2.1 – Beaurepaire Rohan e as ações precursoras do urbanismo cirúrgico.....	10
2.2 – A <i>Monografia da Cidade da Parahyba do Norte</i> e a configuração da cidade no final do século XIX.....	14
2.2 – O século XX e a capital paraibana: o despertar de um sono de três séculos.....	17
2.4 – Os anos 20: a construção da cidade moderna através da cirurgia urbana.....	22
2.5 – A configuração da cidade, os planos urbanísticos e a prática das cirurgias urbanas: as propostas de Saturnino de Brito, Guedes Pereira e Nestor de Figueiredo para a modernização da capital paraibana.....	25
2.6 – A prática das cirurgias urbanas: 1910 – 1940.....	31
2.6.1 – Principais intervenções em ruas.....	31
2.6.2 – Principais intervenções em praças.....	33
2.7 – A ação modificadora do urbanismo cirúrgico: fichas detalhadas das intervenções.....	34
2.8 – As repercussões do urbanismo cirúrgico na modernização da capital paraibana.....	45
CAPÍTULO 3 – A EXPANSÃO URBANA: os rumos de uma cidade em transformação.....	52
3.1 – O caráter inovador do traçado de Saturnino de Brito para a expansão da capital paraibana.....	58
3.2 – O plano de Nestor de Figueiredo para João Pessoa.....	65
3.3 – A expansão urbana de João Pessoa entre 1910 e 1940: uma síntese.....	73
CAPÍTULO 4 – MODERNIZAÇÃO E (TRANS)FORMAÇÕES URBANAS: considerações finais.....	82
BIBLIOGRAFIA.....	88
ANEXOS.....	95

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Centro do Rio de Janeiro.....	2
Figura 02 – Avenida Central.....	2
Figura 03 – Frederica Civitas.....	8
Figura 04 – Desenho sobre a cópia da Planta da Cidade da Parahyba, 1855.....	11
Figura 05 – Área onde se concentraram as intervenções de Beaurepaire Rohan.....	12
Figura 06 – As intervenções de cirurgias urbanas empreendidas por Beaurepaire Rohan.....	12
Figura 07 – Rua da Areia, 1905.....	13
Figura 08 – Rua Direita e o Palácio do Governo, 1890.....	14
Figura 09 – Praça Pedro Américo, 1903.....	14
Figura 10 – Planta da Cidade da Parahyba, 1889.....	16
Figura 11 – Rua Gama e Melo, 1910.....	18
Figura 12 – Praça Aristides Lobo, 1918.....	18
Figura 13 – Planta da Cidade, 1923.....	23
Figura 14 – Rua Direita, 1902.....	24
Figura 15 – Detalhe da Planta da Cidade, 1923.....	26
Figura 16 – Projeto de alguns melhoramentos por Saturnino de Brito, 1913.....	27
Figura 17 – Detalhe da Planta da Cidade, 1923.....	28
Figura 18 – Plano de Remodelação e Extensão de João Pessoa, 1932.....	29
Figura 19 – Rua Duarte da Silveira.....	32
Figura 20 – Praça Dom Adauto, 1938.....	32
Figura 21 – Praça da Independência, 1933.....	32
Figura 22 – Igreja da Mãe dos Homens.....	33
Figura 23 – Igreja das Mercês.....	33
Figura 24 – Mapa das intervenções mais significativas.....	34
Figura 25 – Detalhe da edição de 14.10.1924 do Jornal <i>A União</i>	46
Figura 26 – Rua Direta, 1920.....	47
Figura 27 – Praça Vidal de Negreiros, 1930.....	47
Figura 28 – Detalhe das obras de construção da Praça Vidal de Negreiros.....	49
Figura 29 – Praça Venâncio Neiva.....	51
Figura 30 – Planta da Cidade da Parahyba, 1855.....	53
Figura 31 – Planta da Cidade da Parahyba, 1889.....	54
Figura 32 – Detalhe da Planta da Cidade, 1923.....	55
Figura 33 – Avenida João Machado.....	56
Figura 34 – Rua das Trincheiras.....	56
Figura 35 – Avenida Cruz das Almas.....	57
Figura 36 – Projeto de Saturnino de Brito para a expansão da Parahyba do Norte, 1913.....	58
Figura 37 – Planta da Cidade de Fortaleza e subúrbios, 1875.....	59
Figura 38 – Planta Geral da Capital do Estado de São Paulo, 1897.....	60

Figura 39 – Planta da Cidade, 1923.....	63
Figura 40 – Praça da Independência.....	63
Figura 41 – Planta da Cidade de João Pessoa, 1930.....	64
Figura 42 – Plano Nestor de Figueiredo - Recife, 1932.....	65
Figura 43 – Plano Agache – Rio de Janeiro, 1930.....	65
Figura 44 – Panorama da Cidade Alta, 1932.....	66
Figura 45 – Panorama da Cidade Baixa, 1932.....	67
Figura 46 – Plano de Remodelação e Extensão de João Pessoa, 1932.....	70
Figura 47 – Lagoa, 1932.....	72
Figura 48 – Construção da <i>parkway</i> da Lagoa.....	72
Figura 49 – Vista geral da <i>parkway</i> da Lagoa, 1939.....	72
Figura 50 – Planta do Bairro dos Estados.....	75
Figura 51 – Planta do Bairro de Tambaú.....	75
Figura 52 – Vista aérea Avenida Getúlio Vargas.....	76
Figura 53 – Vista aérea do Bairro da Torre.....	76
Figura 54 – Planta da cidade de João Pessoa, 1940.....	78
Figura 55 – Panorama da Cidade Alta.....	79
Figura 56 – Avenida Guedes Pereira, 1938.....	79
Figura 57 – Praça João Pessoa, 1938.....	79
Figura 58 – Avenida Getúlio Vargas, 1953.....	80
Figura 59 – Abertura da avenida Eptácio Pessoa, 1920.....	80
Figura 60 – Avenida Padre Meira, 1938.....	80
Figura 61 – Vista aérea da cidade de João Pessoa.....	81
Figura 62 – Avenida Guedes Pereira, 1938.....	85
Figura 63 – Avenida Guedes Pereira, 1940.....	85

LISTA DE SIGLAS UTILIZADAS

IHGP – Instituto Histórico e Geográfico Paraibano

PMJP – Prefeitura Municipal de João Pessoa

PMRJ – Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro

RESUMO

Esta dissertação discute o processo de modernização e expansão do tecido urbano que teve lugar em João Pessoa, capital da Paraíba, no período 1910 – 1940. Promovido e em grande parte realizado pelo poder público, tal processo modificou radicalmente a rede viária e a estrutura e paisagem urbana da capital paraibana. Apesar do seu pequeno porte na época, a cidade foi objeto do mesmo tipo de profunda modificação urbanística que ocorreu em grandes cidades brasileiras, como o Rio de Janeiro e o Recife – com a vantagem que sua experiência foi enriquecida por algumas particularidades que acrescentam-lhe interesse. A dissertação examina separadamente os dois principais componentes do processo estudado: de um lado, a transformação do tecido urbano existente através de demolições para alargar ou prolongar ruas e para criar novas praças ou vias (a chamada *cirurgia urbana*); do outro, a implantação de novos traçados urbanos, com características modernas, em áreas desocupadas situadas no entorno da cidade. No trabalho são enfocadas tanto as ações que foram efetivamente realizadas como as principais propostas de intervenção que não se concretizaram ou que foram implantadas apenas parcialmente.

ABSTRACT

This dissertation discusses the process of modernization and extension of the urban fabric that took place in João Pessoa, capital of the state of Paraíba, Brazil, between 1910 and 1940. Brought about and to a large extent undertaken by the state government and the local authorities, this process radically changed the urban structure, the street pattern and the townscape of Paraíba's capital. In spite of having a small size in that period, the town experienced the same type of profound physical changes that occurred in large Brazilian cities like Rio de Janeiro and Recife. And its case was enriched by some specific features that add interest to it. The dissertation examines separately the two major components of the process: on the one hand, the modification of the existing urban fabric by means of the demolition of buildings to enlarge or extend the streets and to create new squares or streets (the so-called *urban surgery*); on the other hand, the creation of a new urban fabric, of modern characteristics, beyond the town's limits. Both the actions that were actually undertaken and the main plans of actions that did not materialize or were only partly executed are analysed in the work.

“É pelo número e pela natureza dos serviços públicos que se escreve a história das administrações; por elles, pelos monumentos deixados é que a posteridade afere o grau de benemerência dos governos. As administrações, por mais bem intencionadas, mais honestas, mais econômicas, mais justiceiras que sejam, embora dignas de todo aplauso, servem unicamente à sua época, não vão além dos limites do seu tempo. É preciso que ellas deixem alguma coisa de material, algum vestígio indelével de sua passagem, attestando operosidade e o desejo de concorrer para a satisfação de necessidades públicas.” (J. B. Cavalcante Albuquerque, prefeito da cidade da Parahyba em *A União*, 22 de outubro de 1913.)

“Jamais se deve confundir uma cidade com o discurso que a descreve. Contudo, existe uma ligação entre eles.” (Italo Calvino em *As cidades invisíveis*. P.59)

CAPÍTULO 1

Introdução

Na história do processo de urbanização das cidades brasileiras, o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX foram marcados pelo empreendimento de ações visando à melhoria, o ordenamento e o saneamento do meio urbano nas principais cidades do país.

Em 1889, quando da proclamação da República, o Rio de Janeiro apresentava ainda um cenário pouco atraente¹, visível no aspecto colonial de muitas ruas, no acúmulo de lixo nas vias públicas e na proliferação dos cortiços. O ideário republicano preconizava o início de novos tempos para o país, e a cidade deveria refletir o novo ideal de *Ordem e Progresso*. Nesse sentido, o Rio de Janeiro, capital do país, precisava atender a requisitos de higiene, funcionalidade e estética adequados à nova ordem econômica, política e social estabelecida.

Por outro lado, o incremento populacional verificado nas principais capitais brasileiras nas primeiras décadas do século XX contribuiu para o agravamento dos problemas urbanos. Na busca de superar o atraso de um passado colonial e escravista a capital federal durante a Primeira República vivenciou um grande conjunto de melhoramentos urbanos. Conforme Eloísa Petti Pinheiro:

Tudo começa quando o Rio de Janeiro se identifica como uma cidade feia, insalubre e sem dignidade, uma cidade que não está à altura de ser uma capital. Por não ter um porte que a distinga das demais cidades, surge a necessidade de mudar sua imagem para a de uma cidade capital que represente o novo País, a ponto de inseri-lo no capitalismo internacional e promover seu reconhecimento no exterior. Buenos Aires e Montevideu já são cidades modernas, e é necessário igualar-se a elas, ou mesmo superá-las.²

Em 1902, Rodrigues Alves assumiu a Presidência da República, para o quadriênio 1902-1906, com o propósito de modernizar o Brasil e sua capital. Passada

¹ LOPES, Myriam Bahia. *O Rio em movimento – Quadros Médicos e(m) História, 1890-1920*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2000.

² PINHEIRO, Eloísa Petti. *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)*. Salvador: EDUFBA, 2002, p. 125.

a primeira década do regime republicano, a situação do país era mais estável e o intuito era transformar o Rio de Janeiro em capital turística, econômica e financeira, não só do Brasil, mas de toda a América Latina. Através do projeto urbanístico, pretendia-se, na verdade, sanear a cidade não apenas no sentido físico, mas também do ponto de vista social.

A reforma urbana conduzida pelo prefeito Pereira Passos, cujo ápice materializou-se na abertura da Avenida Central, atingiu diretamente a população pobre que ocupava os numerosos cortiços do centro; a elite e poder público ansiavam por um novo espaço urbano, mais amplo e estruturado, e para tanto a remoção dos cortiços e o deslocamento daquela população de *modos rudes* era fundamental para permitir a ocupação da área central com atividades comerciais, serviços bancários e novos habitantes sintonizados com os preceitos de urbanidade e progresso.

No entanto, os problemas relativos ao acelerado crescimento populacional, à insalubridade e à baixa oferta de serviços urbanos não se restringiam à capital federal, sendo bastante semelhantes em outras cidades; assim, o processo de melhoria e embelezamento urbano iniciado no Rio de Janeiro teria rebatimentos em outras cidades brasileiras, sobretudo em capitais de estados.



FIGURA 01- O Centro do Rio de Janeiro.
O contraste entre o denso tecido colonial ...



FIGURA 02 - Avenida Central – Inaugurada em 1905.
... e a amplitude das modernas avenidas arborizadas.

A situação precária das cidades no final do século XIX delineou um cenário de crise urbana na virada do século e abriu caminho para a investigação sobre os mecanismos adotados para o melhoramento das condições de vida no meio urbano. A idéia de sanear a cidade foi desde o princípio acompanhada da idéia de embelezá-la. O discurso republicano de construir um ambiente urbano *moderno* e *civilizado* contou com o apoio das elites econômica e intelectual brasileira e na prática se traduziu em intervenções pautadas não apenas em princípios técnicos, mas também em atitudes de ordem estética.

No início do século XX, a cidade de João Pessoa³, então denominada Parahyba do Norte, apresentava uma configuração urbana que pouco a distinguia de uma cidade colonial; poucas eram as ruas calçadas, os serviços urbanos eram precários e o casario era bastante modesto. O processo de substituição de valores das oligarquias rurais pelos valores de uma elite urbana, recém-estabelecida na cidade, contribuiu de forma decisiva para que o poder público empreendesse ações no sentido de resolver os problemas relativos à má condição de vida na área urbana.

Em consonância com o espírito de modernização urbanística surgido na capital da República, João Pessoa passou, nas primeiras décadas do século XX, por um processo de reestruturação viária, com o alargamento, o alinhamento e a abertura de novas ruas, que visaram proporcionar melhores condições de circulação; e por intervenções de ordem estética, que visaram o embelezamento dos espaços públicos.

O objetivo desta dissertação é investigar quais as implicações do processo de modernização da capital paraibana sobre o desenho da cidade; como a ação do poder público sobre a cidade promoveu transformações na fisionomia de sua paisagem e a definição de uma nova estrutura urbana. Embora fosse uma cidade de pequeno porte no início do século XX, João Pessoa vivenciou, nas décadas seguintes, grandes transformações do seu tecido, processo este que guarda semelhanças com o ocorrido em grandes centros urbanos do país, mas que, sobretudo, revela peculiaridades próprias.

Os estudos sobre a formação do pensamento urbanístico no Brasil no período que vai de fins do século XIX até a primeira metade do século XX são numerosos. Cidades como o Rio de Janeiro e São Paulo têm sido exaustivamente estudadas, e a divulgação de pesquisas nessa área tem trazido contribuições significativas para os pesquisadores que se dedicaram a recompor historicamente o processo de modernização específico de outras cidades brasileiras.

Na Região Nordeste, cidades como Recife, Salvador, Fortaleza e Natal também foram estudadas, e nesse sentido podemos destacar os trabalhos de Cátia Wanderley Lubambo sobre o Bairro do Recife⁴ e, mais recentemente, o de Eloísa Petti Pinheiro sobre Salvador.⁵ Outro trabalho bastante significativo e que abriu os horizontes para o início deste nosso trabalho é o livro *Urbanismo no Brasil, 1895-1965*,

³ Para efeito deste nosso trabalho adotaremos a atual denominação de João Pessoa sempre que nos referirmos à capital e Paraíba quando a referência for ao Estado.

⁴ LUBAMBO, Catia Wanderley. *O bairro do Recife no início do século: uma experiência de modernização urbana*. Recife: Departamento de Arquitetura e Urbanismo –UFPE, 1988.

⁵ Op. cit.

organizado por Maria Cristina da Silva Leme⁶, que reúne o resultado de uma extensa pesquisa sobre a atividade urbanística em oito cidades (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Porto Alegre, Niterói e Vitória) ao longo do período considerado.

A leitura destes trabalhos, entre outros, despertou inquietação ao constatarmos a escassez de fontes secundárias dedicadas à questão urbanística em nossa cidade. A bibliografia disponível sobre a cidade de João Pessoa e a sua configuração urbana nas primeiras décadas do século XX é, em sua quase totalidade, da autoria de historiadores – nesse caso, a questão urbana não constituindo o foco central das narrativas.

Desta forma, coube a este trabalho enfatizar a dimensão propriamente urbanística. Questões relativas ao **como** e **quando** o processo de modernização urbana, que se efetivou em escala nacional nas primeiras décadas do século XX, se desenvolveu em João Pessoa constituíram a motivação primeira de nossa pesquisa. A localização de informações documentais coletadas em fontes diversas, tais como: planos, projetos, fotografias de época, publicações de época, mensagens administrativas, decretos, leis, entre outros, nos revelou indícios de um grande impacto espacial sobre a cidade advindo de tal processo, que fez com que gradativamente a cidade, inicialmente acanhada e colonial, fosse cedendo espaço para um meio urbano embelezado e dotado de infra-estruturas e serviços urbanos modernos.

Considerando as possibilidades de abordar a questão da modernização da cidade, optamos por seguir a linha de autores que analisam a cidade a partir da morfologia da paisagem urbana e entendem que a dimensão física e arquitetônica da cidade permite o entendimento cultural da mesma. As considerações que José M. Ressano Garcia Lamas tece sobre a forma urbana foram fundamentais para o nosso estudo, considerando, como Lamas o faz, a importância do conhecimento do processo de formação da cidade para o desenho urbano:

Em primeiro lugar, devo ter presente que o desenho urbano exige um domínio profundo de duas áreas do conhecimento: o processo de formação da cidade, que é histórico e cultural e que se interliga às formas utilizadas no passado mais ou menos longínquo, e que hoje estão disponíveis como materiais de trabalho do arquiteto urbanista; e a reflexão sobre a FORMA URBANA enquanto objetivo do urbanismo, ou melhor, enquanto corpo ou materialização da cidade capaz de

⁶ LEME, Maria Cristina da Silva (coord) *Urbanismo no Brasil –1895 –1965..* São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

determinar a vida humana em comunidade. Sem o profundo conhecimento da morfologia urbana, arriscam-se os arquitetos a desenhar a cidade segundo práticas superficiais, usando ‘feitos’ sem conteúdo disciplinar.⁷

Tomando o processo de modernização urbanística da cidade de João Pessoa, propomo-nos aqui a investigar a dimensão das mudanças morfológicas resultantes das operações de melhoramentos urbanos e apresentar o conjunto de transformações urbanas promovidas pelo poder público, considerando as duas principais formas de intervir na cidade durante a primeira metade do século XX:

1. A intervenção no tecido urbano existente para corrigir as irregularidades e promover o embelezamento, ou seja, as chamadas cirurgias urbanas;
2. As intervenções promovedoras da expansão urbana.

Para viabilizar o trabalho que ora apresentamos, reunimos num primeiro momento cópias das plantas da cidade elaboradas, ao longo do período estudado, pelo poder público. Encontramos nos acervos da Prefeitura Municipal de João Pessoa e do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba quatro delas: a *Planta da Cidade da Parahyba* (1855); a *Planta da Cidade da Parahyba* (1923); a *Planta da Cidade de João Pessoa* (1930) e a *Planta da Cidade de João Pessoa* (1953). A elas acrescentamos cópia do *Projeto de Melhoramentos e Expansão Urbana* de autoria do renomado engenheiro Saturnino de Brito (1913) e do *Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de João Pessoa* elaborado pelo arquiteto Nestor de Figueiredo (1932). O conjunto desses documentos colocou em evidência a intensidade e a extensão das transformações ocorridas na cidade durante a primeira metade do século XX.

Quanto ao recorte temporal adotado, cabe algum esclarecimento: o intervalo das três décadas surgiu da intenção de compor uma visão global acerca do processo de modernização da cidade de João Pessoa, salientar as similaridades com o desenvolvimento de tais processos em outras cidades e também identificar as particularidades do processo local. O estudo da transformação da forma urbana permite revelar a trajetória de desenvolvimento da cidade, o que poderá auxiliar futuros trabalhos que venham a se deter em questões mais específicas sobre a cidade.

⁷ LAMAS, José m. Ressano Garcia. *Morfologia Urbana e desenho da cidade*. 2ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2000. p.22.

Para melhor compreender a cidade de João Pessoa no início do século XX, e considerando que o primeiro registro gráfico disponível da configuração urbana de João Pessoa datava de meados do século XIX (a planta levantada por Alfredo de Barros e Vasconcelos em 1855) elegemos esse registro como o ponto de partida para a construção dos antecedentes históricos sobre a cidade e a trajetória percorrida até os anos 1910.

A planta seguinte datando de 1923, estávamos com uma lacuna de mais de sessenta anos sem um registro gráfico oficial que revelasse o crescimento da cidade durante esse intervalo de tempo.

Para nós pareceu imprescindível reunir dados que permitissem suprir essa lacuna. Pesquisando documentos que pudessem esclarecer a configuração urbana da cidade na virada para o século XX, localizamos uma referência bastante significativa, a *Monographia da Cidade da Parahyba do Norte*⁸, concluída em fevereiro de 1889, pelo agrimensor Vicente Gomes Jardim, que, por solicitação do presidente da Parahyba, Gama Roza, elaborou um minucioso documento descritivo, sem referências gráficas, levantando todos os elementos da estrutura urbana de então – ruas, praças, edifícios, bicas – e descrevendo precisamente a localização, a dimensão de ruas, a quantidade e o tipo de edificações existentes em cada rua. Embora carente de uma planta para melhor ilustrá-lo, ele nos forneceu uma clara visão do traçado da cidade àquele momento.

Em seguida, procedemos a uma análise comparativa das informações contidas na planta de 1855 com as descrições relatadas em tal monografia, o que nos conduziu ao experimento de elaborar uma planta inédita da cidade retratando sua configuração em 1889. A materialização do relato de Gomes Jardim numa planta da cidade é algo que, de antemão, consideramos como uma relevante contribuição do trabalho, resultante de um minucioso processo de análise comparativa dos dois documentos, que foi complementado pela pesquisa em fontes bibliográficas.

O levantamento das intervenções urbanísticas e a análise da ação do urbanismo cirúrgico⁹ na capital paraibana, durante os anos de 1910 a 1940 constituem o Capítulo 2 desta dissertação. Preliminarmente, apresentamos a configuração urbana

⁸ JARDIM, Vicente Gomes. *Monographia da Cidade da Parahyba do Norte*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, Vol. 2, 1910 – p.85-111 e Vol. 3, 1911 – p.83-111.

⁹ O termo urbanismo cirúrgico foi adotado para designar o conjunto de intervenções sobre o tecido urbano existente visando à melhoria e modernização urbanística da cidade. Consideramos cirurgias urbanas as operações que envolvam desapropriações, demolições, retificação e/ou alargamento de ruas e melhoramento de parque e praças.

de João Pessoa na segunda metade do século XIX, durante a administração de Henrique Beaurepaire Rohan, precursora das intervenções de caráter cirúrgico. Em seguida, estudamos os alargamentos, os prolongamentos de vias e as demolições objetivando a criação de praças, aspecto este bastante singular no quadro nacional de intervenções urbanísticas. As intervenções mais incisivas foram organizadas em fichas detalhando as intervenções. Por fim, discutimos a repercussão do urbanismo cirúrgico na capital paraibana, analisando os discursos favorável e contrário às ações de modernização.

No capítulo 3 discutimos as questões relativas ao processo de expansão urbana da cidade ao longo da primeira metade do século XX. Segundo alguns relatos¹⁰ datados do final do século XIX, João Pessoa ao longo de três séculos de existência, pouco se expandira. Nos primórdios do século XX não passava de um núcleo urbano pequeno, com uma malha urbana reduzida, não muito maior que seu tecido seiscentista. Uma cidade onde as feições e costumes coloniais persistiam.

Paralelamente ao processo de modernização urbana, que buscava adaptar o antigo tecido às novas tecnologias de transporte e infra-estrutura urbana, um outro processo se desenvolvia – a cidade se expandia, ocupando áreas cada vez mais distantes do núcleo central, demandando a expansão da malha viária e dos serviços urbanos. Neste capítulo estudamos a expansão urbana considerando características como área, traçado, padrão de ocupação, entre outros.

Analizamos também o plano de Saturnino de Brito de 1913 e o de Nestor de Figueiredo de 1932. No caso de Brito destacamos o traçado inovador que propôs e sua ideologia de abordar a cidade de forma integrada, através da elaboração de planos de conjunto – preocupados ao mesmo tempo em sanear, embelezar e planejar a expansão urbana. No caso de Nestor de Figueiredo, entre outros aspectos, destacamos a ênfase dada ao sistema viário, ao zoneamento proposto e à amplitude da área abrangida pela expansão urbana.

No capítulo 4 fazemos a exposição das reflexões e considerações finais da pesquisa realizada. O trabalho ainda inclui, como documentos anexos, a cópia da *Monographia da Cidade da Parahyba do Norte*¹¹ de Vicente Gomes Jardim e cópia das plantas da cidade que foram imprescindíveis para a elaboração da pesquisa e muito podem contribuir para elaboração de futuros trabalhos sobre a cidade de João Pessoa.

¹⁰ CRUZ, João Claudino de Oliveira. *Melhoramentos da Capital da Parahyba*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, Vol. 7, 1932 – p.10.

¹¹ Op. cit.

CAPÍTULO 2

O URBANISMO CIRÚRGICO E A CAPITAL PARAIBANA: "O progresso é assim, não se faz sem arrasamentos." ¹

João Pessoa, capital da Paraíba, fundada em 1585, já nasceu cidade, desconhecendo portanto o estágio de vila, tão comum no Brasil-Colônia. Apesar desse privilégio, ela não passava de um núcleo urbano pequeno e pobre. Durante anos cresceu em ritmo lento. Os primeiros assentamentos logo definiram a ocupação do território em dois planos distintos: Cidade Alta e Cidade Baixa. Dois planos determinados pela topografia local. A primeira, "erguida para a exaltação de Deus e o exercício do poder"², com modesto casario disposto em quadras de traçado regular; a segunda, agrupando as atividades comerciais ligadas ao porto, às margens do rio Sanhauá.

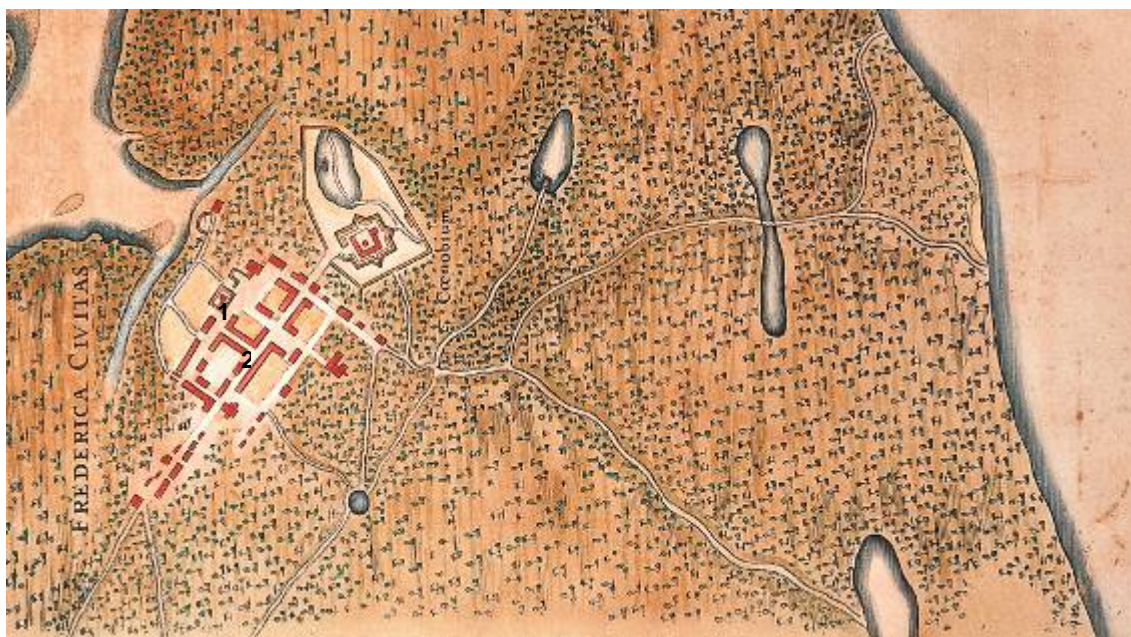


FIGURA 03- Frederica Civitas - Fonte: CD-ROM *Imagens do Brasil Colonial* – Nestor Goulart Reis Filho.

No mapa holandês acima, vêem-se as principais ruas da Cidade Alta, a Rua Nova (1) e a Rua Direita (2), onde se concentrava a maior parte das edificações. Ao longo dos anos a cidade foi crescendo em torno do seu núcleo central, guardando seu porte modesto. Os primeiros esforços em prol do progresso material da cidade só

¹ PRAÇA "Vidal de Negreiros" A *União*, 14 out 1924.

² JOÃO PESSOA: a cidade, o rio e o mar. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1991. p.16.

se fizeram mais evidentes a partir da segunda metade do século XIX. Enquanto no Rio de Janeiro e na vizinha capital de Pernambuco os investimentos em infra-estrutura urbana começaram a esboçar-se desde as primeiras décadas do século XIX, os moradores de João Pessoa tiveram que esperar até o final da primeira década do século XX para usufruir os confortos da água encanada e da energia elétrica.

Em 1859, a visita do Imperador Pedro II à província da Paraíba causou grande agitação entre a população, tendo em vista as péssimas condições de conforto e higiene da cidade. Segundo Maurílio de Almeida, em *A Presença de D. Pedro II na Paraíba*,³ nos meados do século XIX a capital paraibana era "um aglomerado urbano acanhado; pequeno e pobre como, no Império, as outras capitais das províncias de pequeno porte."

Podemos atribuir a Henrique Beaurepaire Rohan, presidente da província na ocasião da visita do Imperador D. Pedro II, os primeiros investimentos em melhorias urbanas na nossa capital. Ele governou a província entre dezembro de 1857 e meados de 1859. Apesar desse curto tempo, dedicou grande atenção à cidade. Em seu relatório dirigido ao Governo Imperial e à Assembléia Provincial em 1858, descreve com pesar a situação precária dos arruamentos da província e comunica o levantamento de uma planta da cidade para que se pudessem proceder aos serviços de melhoria necessários:

Os arruamentos nesta cidade nunca foram nem ainda estão sujeitos a plano algum, quer em relação aos alinhamentos, quer em relação ao nivelamento; cada um edifica à sua vontade e daí resulta esse labirinto em que vai sensivelmente convertendo a cidade.[...] A planta (da cidade) mandei-a levantar e se acha pronta, trabalho primoroso devido ao Sr. 1º Tenente de engenheiros Alfredo de Barros e Vasconcellos. [...] Depois de marcados os novos alinhamentos, mandarei proceder ao nivelamento geral da cidade, em relação a um sistema de esgoto, questão que interessa sobretudo à salubridade pública.⁴

Beaurepaire Rohan, um administrador experiente e de sólida formação técnica, providenciou o levantamento da planta da cidade e, de forma planejada, tomou providências no sentido de promover o alargamento, o alinhamento e/ou o nivelamento de algumas ruas existentes, a desapropriação de áreas para abertura de

³ ALMEIDA, Maurílio de. *A presença de D. Pedro II na Paraíba*. 2ª ed. Petrópolis: Vozes, 1982, p. 39.

⁴ AGUIAR, Wellington Hermes Vasconcelos de. *Cidade de João Pessoa: a memória do tempo*. 3ª ed. João Pessoa: Idéia, 2002. p. 165-166.

novas vias, além de providenciar a fundação de uma biblioteca pública e de adquirir uma área próxima ao Palácio do Governo para nela instalar um jardim botânico.

2.1- Beaurepaire Rohan e as ações precursoras do Urbanismo Cirúrgico.

A importância da administração de Beaurepaire Rohan para a capital paraibana tem sido ressaltada por diversos historiadores locais. Wellington Aguiar, no seu livro *Cidade de João Pessoa: a memória do tempo*⁵ apresenta diversos trechos do relatório que esse presidente dirigiu ao Governo Imperial e à Assembléia Provincial em 1858. A leitura deles nos revela as principais intervenções por ele realizadas, ao mesmo tempo que evidencia sua maneira planejada e articulada de intervir no espaço urbano.

A sua primeira iniciativa foi encomendar o levantamento de uma planta da cidade, com os alinhamentos das ruas e designação dos espaços urbanos (ruas, praças, largos, becos, etc.). Segundo seu relatório: "A planta mandei-a levantar e se acha pronta, trabalho primoroso devido ao Sr. 1º Tenente de engenheiros Alfredo de Barros e Vasconcelos". Esta planta, levantada em 1855, representa a configuração da cidade que Beaurepaire Rohan encontrou ao assumir a presidência da província e serviu-lhe de base para traçar seus planos de intervenção.

Em outro trecho do citado relatório, ele mencionou as dificuldades de trafegar entre a Cidade Baixa e a Cidade Alta e queixou-se da falta de rigor na regulamentação de novas construções em relação ao alinhamento e ao nivelamento das ruas, da falta de um sistema de abastecimento d'água e coleta de esgotos, do acúmulo de águas servidas e de lixo nas vias públicas, da falta de pavimentação e de iluminação pública adequada, entre outros.

Buscando solucionar alguns desses problemas da pequena urbe, providenciou a abertura de algumas vias: Rua Formosa (que atualmente tem seu nome), Rua dos Quintais, hoje o trecho sul da Avenida General Osório, e a Rua do Império (hoje Rua Silva Jardim). Providenciou também o nivelamento da Ladeira do Rosário para facilitar a ligação entre as partes baixa e alta da cidade (figura 06).

Localizando essas intervenções na planta de 1855, percebemos que elas se concentraram em uma área específica, delimitada ao norte pela Rua do Fogo, ao sul pela Rua da Imperatriz, a leste pela Rua dos Quintais e a oeste pela Rua do Quartel (figura 04). Percebemos tratar-se de uma área de ocupação mais recente, em relação à fundação da cidade, pois o traçado das ruas nos remete ao que Beaurepaire

⁵ Id. *ibid.* p. 165-175

Rohan descreveu como *labirinto* resultante da falta de alinhamentos mais rigorosos e previamente estabelecidos.



FIGURA 04 – Desenho sobre cópia da Planta da Cidade da Parahyba levantada em 1855 por Alfredo de Barros e Vasconcelos e reduzida em 1905 por Arthur Januário Gomes D'Oliveira.

FONTE: Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba.

A cópia da planta de 1855 mostra, em negrito, os edifícios públicos e religiosos, a ocupação da Cidade Alta estando centrada na Rua Direita (1), atual Duque de Caxias. Na Cidade Baixa, a Rua das Convertidas (2), atual Maciel Pinheiro, aparece continuamente edificada, bem como parte da Rua da Areia (3). A Rua das Trincheiras (4) aparece já indicando a tendência de expansão na direção sul. Na área em destaque prevalece o desalinho no traçado das vias, que aparentam terem sido desenhadas conforme as casas iam sendo construídas.

A leitura do relatório de 1858 não foi, a princípio, suficiente para compreendermos a dimensão das ações promovidas por Beaurepaire Rohan. No entanto, ao estudarmos a monografia de Vicente Gomes Jardim, compará-la com as fontes bibliográficas disponíveis e começar a elaborar uma planta apoiada em tal monografia, o nosso olhar sobre aquelas ações foi reelaborado, permitindo-nos perceber a coerência e a relevância das intervenções.

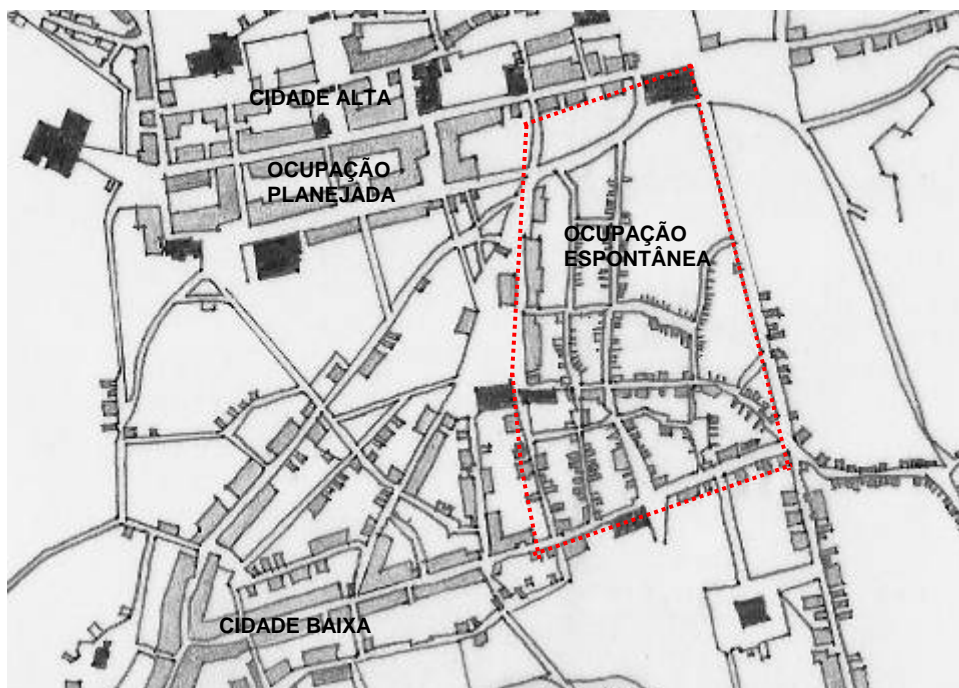


FIGURA 05 – Em destaque a área onde se concentraram as intervenções de Beaurepaire Rohan.

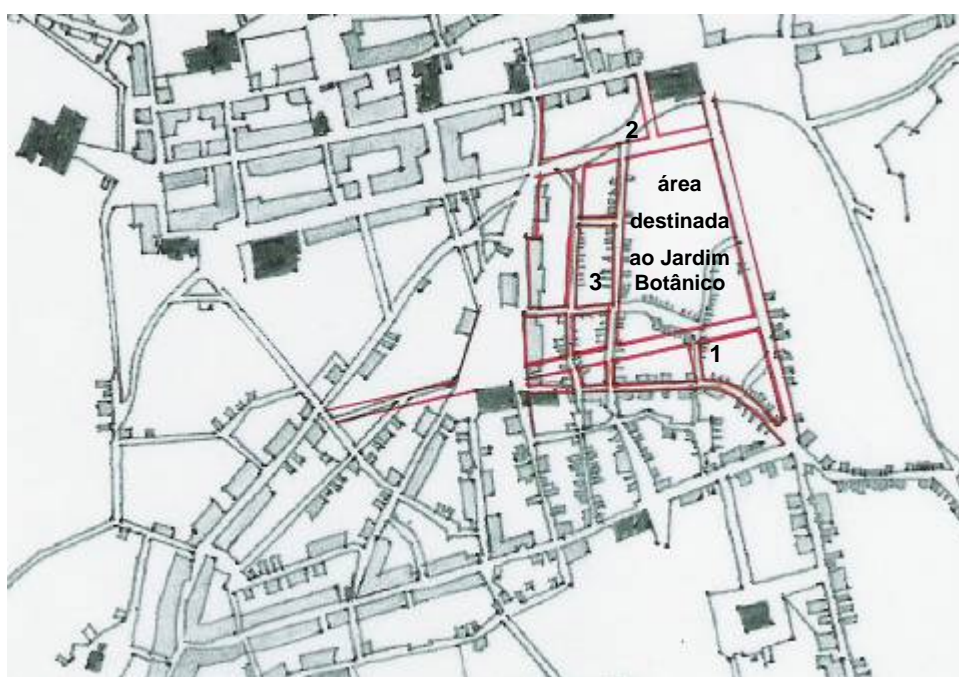


FIGURA 06 – As intervenções de cirurgias urbanas empreendidas por Beaurepaire Rohan.
1- Rua Formosa; 2- Rua dos Quintais; 3- Rua do Império.

Ficou claro que não foi por acaso que se deu a concentração de intervenções naquela determinada área da cidade, cujo tecido urbano em grande desalinho (contrastando com o traçado regular das partes mais antigas cidade) e dominado por casas de palha revela que sua ocupação se deu mais recentemente e de forma espontânea.

Ressalte-se que essas intervenções de Beaurepaire Rohan se deram nos moldes daquelas realizadas por Haussman em Paris (1853-1870), numa escala muito pequena e pontual, é claro, mas orientadas pelas mesmas motivações: saneamento de áreas pobres e de estrutura precária, alargamento e regularização de ruas existentes e abertura de ruas amplas – medidas essas destinadas a possibilitar um adequado funcionamento da cidade no futuro através da melhoria das condições de salubridade e de circulação nas áreas afetadas.

A abertura da Rua Formosa foi uma cirurgia radical, bem haussmaniana, exigindo não só a demolição de muitas edificações, mas também rasgando ao meio alguns quarteirões existentes (figura 06), o que traduz nitidamente a modernidade da atuação urbanística de Rohan, em relação ao que acontecia em Paris.

Embora a administração de Rohan tenha sido breve, ela destacou-se pelo seu caráter inovador. A sua contribuição foi das mais significativas, considerando-se principalmente o fato de que João Pessoa era, em meados do século XIX, uma cidade de pequeno porte e carente de infra-estruturas.



FIGURA 07 - Rua da Areia, 1905.

FONTE: Arquivo Humberto Nóbrega.

Transformações Urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910-1940.

Wylina Vidal

PPGEU



FIGURA 08 - Rua Direita e o Palácio do Governo – 1890

FONTE: Arquivo Humberto Nóbrega.



FIGURA 09 – Praça Pedro Américo, 1903.

FONTE: Arquivo Humberto Nóbrega.

2.2- A Monografia da Cidade da Parahyba do Norte e a configuração urbana da cidade no final do século XIX.

Estando no propósito central de nossa pesquisa investigar as mudanças no desenho da cidade resultantes do processo de modernização urbana vivenciado ao longo da primeira metade do século XX, pareceu-nos fundamental reunir informações acerca da configuração urbana de João Pessoa no final do século XIX, para melhor

compreendermos os problemas urbanos a serem enfrentados tendo em vista a intenção manifesta do poder público de construir uma cidade moderna.

A ausência de uma planta da cidade que atualizasse as informações levantadas por Alfredo de Barros e Vasconcelos em meados do século XIX⁶ foi uma primeira dificuldade enfrentada, pois uma nova planta só foi levantada na década de 20, e nesta já constava uma série de intervenções urbanísticas modernizadoras executadas nas primeiras décadas do novo século.

Na ausência de um registro gráfico que nos permitisse reconstruir o processo de modificação do traçado urbano nesse período, buscamos em mensagens administrativas, em relatórios técnicos, em publicações de época e mesmo em fontes literárias reunir dados que nos permitissem preencher a lacuna existente.

O trabalho intitulado *Monographia da Cidade da Parahyba do Norte*, publicado em duas partes, na revista do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba, em 1910 (vol. 2) e 1911 (vol. 3), possibilitou o preenchimento de tal lacuna. Trata-se de um documento da autoria de Vicente Gomes Jardim, um agrimensor que atuava também como arquiteto.

Elaborado por solicitação do governo provincial, em 1889, nele consta um inventário completo da estrutura urbana da cidade no final do século XIX – que é quase um mapa falado. São descritos e localizados ruas, praças, largos, fontes, edifícios públicos, etc. A precisão com que isso é feito impressiona, pois o autor informa a extensão, a largura e as direções dos alinhamentos das ruas e quantifica os imóveis existentes em cada uma delas, especificando inclusive se eles eram de palha ou de alvenaria, e se eram térreos ou assobradados.

A riqueza das informações é tanta que nos levou à experimentação de materializar o relato na forma de uma planta da cidade. Para isso, tomamos como base gráfica a cópia reduzida da planta de 1855 feita por Januário Gomes de Oliveira em 1905. Nossa primeira providência foi verificar a coerência entre os traçados nesta apresentados e as descrições da monografia citada. Como as informações se mostraram bem compatíveis, então decidimos investir na continuidade do trabalho.

⁶ A administração de Beaupaire Rohan teve início em 1857 e em seu relatório de 1858 ele informa ter providenciado o levantamento de uma planta da cidade. No entanto, a cópia da *Planta da Cidade da Parahyba* de que dispomos informa que esta foi levantada em 1855, por Alfredo de Barros e Vasconcelos. Tudo indica que esta e a primeira são uma mesma planta. O ano de 1855 trata-se provavelmente de uma incorreção introduzida quando a planta foi reduzida, em 1905. Apesar disso manteremos a data de 1855 que é a que consta na cópia da planta que utilizamos nesse trabalho.

Nossa intenção primordial foi construir uma informação gráfica muito aproximada daquela descrita por Gomes Jardim e dessa forma criar um importante elemento que nos auxiliasse na avaliação do processo de crescimento urbano vivenciado ao longo da segunda metade do século XIX. O processo de elaboração da representação planimétrica da cidade em 1889 foi relativamente longo. Foram produzidas pelo menos quatro versões de planta, que ao serem concluídas, eram novamente confrontadas com as informações de Gomes Jardim. Após processo minucioso de ajustes e conferências, chegamos a uma planta que é bastante coerente com as fontes pesquisadas.



Em negrito: os edifícios públicos.

Em cinza: as vias públicas abertas ou prolongadas entre 1855 e 1889.

FIGURA 10 – Planta da Cidade da Parahyba, 1889. Elaborada por Wynna Vidal e Alberto Sousa a partir da *Planta da Cidade da Parahyba* levantada por Alfredo de Barros e Vasconcelos, em 1855, e das informações contidas na *Monographia da Cidade da Parahyba do Norte*, elaborada por Vicente Gomes Jardim, em 1889. ©

Transformações Urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910-1940.

A planta que ora apresentamos revela uma cidade pouco expandida, em relação à de 1855, e nela as intervenções realizadas por Beaurepaire Rohan representam as modificações mais significativas ocorridas no intervalo considerado, já que a configuração das ruas mais antigas aparece praticamente inalterada. Como já mencionamos, trata-se de uma planta inédita, que procura ilustrar, com a máxima aproximação possibilitada pelas informações trabalhadas, a configuração urbana da capital paraibana no final do século XIX.

A elaboração da planta permitiu-nos constatar que João Pessoa cresceu pouco ao longo dos seus três primeiros séculos de existência, desenvolvendo-se em ritmo bastante lento. Isto ressalta a importância da investigação das transformações urbanas ocorridas nas primeiras décadas do século XX, pois estas se deram numa escala e em um ritmo nunca antes verificado.

2.3- O INÍCIO DO SÉCULO XX: o despertar de um sono de três séculos.

"Pode-se dizer que tudo falta nesta bôa terra, até mesmo os principais elementos da vida, isto é, o ar, a água e a luz apresentam-se deficientes às necessidades do povo".⁷

O século XX anunciava para o Brasil o início de uma nova história que deveria ser escrita com as tintas e aspirações da modernidade e do progresso. Passados os primeiros anos de instituição do regime republicano, o desejo de alinhar-se ao ritmo das grandes metrópoles européias promoveria transformações profundas nas cidades brasileiras, sobretudo nas capitais.

Segundo Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes:

A palavra de ordem era a negação do passado e a substituição de tudo aquilo que pudesse ter alguma relação com a herança colonial, escravista ou negra, quer esta se manifestasse através da arquitetura, do desenho urbano ou dos hábitos dos cidadãos.⁸

A capital paraibana ingressou no século XX em descompasso com os ventos de modernização urbana. Uma cidade pequena, com uma malha urbana ainda reduzida, concentrada nos arredores do seu núcleo original de fundação, guardando feições nitidamente coloniais no desalinho das ruas, na falta de continuidade entre as edificações, na pavimentação escassa, tal qual a imagem descrita pelo engenheiro militar João Claudino de Oliveira Cruz em 1889,⁹ uma "boa terra" onde "tudo falta", sem

⁷ CRUZ, João Claudino de Oliveira. *Melhoramentos da Capital da Parahyba*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, Vol. 7, 1932 – p.110.

⁸ GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueira in PINHEIRO, Eloísa Petti. *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)*. Salvador: EDUFBA, 2002, p.15.

⁹ Op cit, p.110.

abastecimento d'água, sem energia elétrica, sem saneamento, sem limpeza urbana, como que adormecida num longo sono de lento desenvolvimento urbano desde sua fundação.

Os primeiros anos de regime republicano na Paraíba foram dedicados à organização política e econômica do estado. Pouco se investiu na melhoria da cidade, cujos problemas perduraram depois de transcorrida uma década do novo regime. As primeiras melhorias só viriam a ser introduzidas a partir dos anos 1910 com a implantação do serviço de abastecimento d'água e o fornecimento de energia elétrica. Estas foram as primeiras ações do poder público com o intuito de alinhar a capital paraibana com o progresso material verificado na capital federal.

Na historiografia local é recorrente a afirmação de que "a modernização da capital começou no governo João Machado."¹⁰ João Lopes Machado elegeu-se presidente do estado para o quadriênio 1908 –1912. Era médico sanitarista e com grande convívio na capital federal à época em que o discurso da salubridade urbana e as reformas urbanas de Pereira Passos estavam em curso.

Familiarizado com o trinômio *sanear, embelezar e circular*, e diante das inúmeras carências da cidade, ele investiu, de início, em solucionar o problema do abastecimento d'água, pois uma cidade que se queria moderna e salubre não podia continuar a consumir água de bicas, chafarizes e cacimbas; não era compatível com a imagem de progresso que a água chegasse às casas em barris, no lombo de burros.



FIGURA 11 - Os aguadeiros vendendo água nas portas das casas - Rua Gama e Melo, 1910.

FONTE: Arquivo Humberto Nóbrega

¹⁰ MELLO, Oswaldo Trigueiro de Albuquerque. *A Paraíba na Primeira República*. João Pessoa: A União editora, 1982. p. 36.

Ainda nesse período, foram iniciadas as obras para a implantação do serviço de iluminação elétrica. O fornecimento de energia elétrica foi acompanhado da melhoria das condições de circulação. A partir de 1914, os bondes de tração animal foram substituídos pelos bondes elétricos, que além de mais rápidos e confortáveis, não deixavam as ruas por onde os trilhos passavam sujas e mal cheirosas devido ao acúmulo dos excrementos dos animais.

A análise da mensagem apresentada por João Machado, ao final do seu mandato, apontou para a persistência de antigas preocupações. Quase repetindo os argumentos de Beaurepaire Rohan em 1858, ele assim descreveu a situação da cidade:

Atravessamos uma phase de construcções; mas cada um edifica onde entende: os alinhamentos dados não seguem um plano geral, e é pelo facto mesmo de não ter sido elle ainda organizado que os fiscaes da municipalidade e engenheiros, chamados para resolver sobre cordeações, confessam não poder determina-las de modo satisfactorio¹¹.

Argumentava, ainda, que a ausência de uma planta regular que determinasse seguramente os alinhamentos das ruas e possibilitasse o adequado planejamento de futuras vias, custaria ao governo do estado ou à municipalidade grandes despesas com desapropriações quando fosse feita a "execução do embellezamento geral da cidade". Prosseguiu lamentando não ter podido executar o serviço de canalização dos esgotos.

A administração João Machado não se caracterizou por intervenções modificadoras do tecido urbano existente. Na citada mensagem, ao mencionar a necessidade de atualizar a planta levantada na administração de Beaurepaire Rohan, em virtude da sensível expansão da área urbana, indicava que a cidade crescia sem subordinação a planos de qualquer natureza. No entanto, as melhorias infra-estruturais realizadas foram recebidas com entusiasmo e satisfação pela sociedade, tendo sido assimiladas como sinônimo de progresso; elas foram essenciais para impulsionar a capital paraibana a alinhar-se ao processo de modernização urbana que se desenvolvia nas grandes capitais do país.

Nos anos que se seguiram à implantação desses primeiros melhoramentos, o poder público demonstrou preocupação em dar continuidade à

¹¹ EXPOSIÇÃO apresentada ao Exmo. Sr Dr. João Pereira de Castro Pinto sobre os negócios públicos do Estado da Parahyba em 22 de outubro de 1912 pelo Dr. João Lopes Machado. *A União*, 22 out. 1912.

modernização da capital do estado. O presidente Castro Pinto, sucessor de João Machado, em mensagem apresentada ao final de seu primeiro ano de governo assim expressou sua preocupação com as questões urbanas:

A operosa e honrada administração João Machado que tanto se impôs no conceito de nossa população pelos melhoramentos públicos com que beneficiou a Parahyba, precisava ser sucedida por outra não menos ativa em promover a execução de serviços de natureza urgente e que não devem ser adiados para outra ocasião.¹²

Em 1913, o engenheiro Saturnino de Brito foi convidado pelo governo estadual para preparar o projeto dos esgotos da capital. Na ocasião, encontrava-se envolvido com o trabalho do saneamento de Recife, iniciado em 1909, como parte de uma reforma urbana mais ampla, que incluiria, entre outros aspectos, a ampliação do serviço de abastecimento d'água.¹³

João Pessoa já possuía um serviço de abastecimento d'água servindo parte da cidade desde 1912. Embora convidado para elaborar um projeto de esgotos, Saturnino de Brito, como em outros projetos por ele realizados, defendeu a importância de sanear, embelezar e prever a expansão urbana em um único plano. A elaboração de planos gerais era defendida por Brito como forma de evitar erros provenientes de um crescimento urbano espontâneo e que pudessem vir a comprometer a expansão racional das obras sanitárias.

Em 1914, Saturnino de Brito apresentou seu estudo para a implantação do serviço de esgoto¹⁴ ao presidente Castro Pinto. Nele foi incluído um plano de expansão urbana, que trataremos com maiores detalhes no próximo capítulo.

Apesar do entusiasmo demonstrado na mensagem relativa ao seu primeiro ano de governo, Castro Pinto não concluiu seu mandato. Disputas políticas locais o impeliram à renúncia em 1915. Com o seu afastamento, assumiu o primeiro vice-presidente, Antônio da Silva Pessoa, que teve de enfrentar os conflitos políticos e os estragos nas finanças advindos da terrível seca de 1915.

Diante de tantas dificuldades, o serviço de esgoto de que tanto a cidade necessitava e cujo projeto, elaborado por Saturnino de Brito, encontrava-se concluído

¹² MENSAGEM presidencial do Dr. Castro Pinto no seu primeiro ano de governo. *A União*, 22 out. 1913.

¹³ MOREIRA, Fernando Diniz in LEME, Maria Cristina da Silva (coord). *Urbanismo no Brasil – 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999. p. 142-143.

¹⁴ BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. *Saneamento da Parahyba do Norte. Projecto dos esgotos apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Castro Pinto, presidente do estado por Francisco Saturnino de Brito, engenheiro-chefe do saneamento de Santos e de Recife*. Parahyba do Norte: Imprensa Oficial, 1914.

desde 1914, acabou não sendo executado. Mencionado em mensagens e relatórios de governo como um serviço da mais alta relevância para a salubridade da cidade, a sua execução foi adiada sob alegação de falta de recursos públicos.

Em 1916, assumiu a presidência do estado Francisco Camilo de Holanda, médico formado pela faculdade de medicina da Bahia que governou até 1920. Durante o período em que administrou o estado, dedicou particular atenção à capital. Não executou o reclamado serviço de esgotos da cidade, recorrendo à antiga justificativa da falta de recursos para fazê-lo.

A administração Camilo de Holanda, no entanto, empreendeu um vultoso programa de embelezamento urbano. Em mensagem apresentada ao final do seu quadriênio, ressaltava que:

A remodelação da capital preocupou-nos fortemente, dadas as lacunas da cidade, cuja feição ainda colonial contrastava com os nossos anseios de progresso.¹⁵

A fisionomia ainda colonial da cidade era alvo de constantes críticas. Conforme o discurso de modernização urbana do período, os termos *embelezamento* e *melhoramento* eram usados para designar variados tipos de intervenções urbanas e eram assimilados como sinônimos de progresso.

A remodelação da capital empreendida naquele momento foi marcada pela realização de obras numerosas e reformas que promoveram um grau de destruição considerável em certos trechos da cidade. Foram realizadas intervenções de abertura de ruas, alargamentos e extensão de ruas existentes; foram criadas praças e urbanizadas outras existentes. Diversos prédios públicos foram reformados, e outros construídos dentro dos padrões estéticos em voga.



FIGURA 12 – Praça Aristides Lobo, 1918.

FONTE: Arquivo Humberto Nóbrega

¹⁵EXPOSIÇÃO de motivos e ocorrências do quadriênio de 1916-1920, do Estado da Parahyba, pelo Dr. Francisco Camillo de Hollanda ao Exmo. Sr. Dr. Solon de Lucena. *A União*, 24 out. 1920.

A cidade começava a assistir a um processo de modificação da paisagem urbana que, ao longo dos anos, se intensificaria cada vez mais. As intervenções no tecido urbano existente – as cirurgias urbanas – seriam responsáveis, a partir de então, pela construção de uma nova imagem para a capital paraibana.

2.4 - OS ANOS 20: a construção da cidade moderna através da cirurgia urbana.

A década de 1920 foi um período marcado por grandes investimentos na capital paraibana. O presidente de estado, Solon de Lucena, juntamente com o prefeito, Walfredo Guedes Pereira, durante o quadriênio de sua administração, 1920 – 1924, realizaram inúmeras intervenções de melhoramentos urbanos na cidade. A execução do projeto de saneamento, que vinha sendo adiada por sucessivas administrações e era tão necessária ao progresso material da capital, foi efetuada nesse período, o que motivou o retorno de Saturnino de Brito a João Pessoa.

Às obras de saneamento realizadas pela esfera estadual, somaram-se obras portuárias de responsabilidade do governo federal e inúmeras melhorias urbanas realizadas pela administração municipal. Conjugando verbas e esforços das três esferas do poder público, este vultoso conjunto de ações empreendidas findaria por converter a cidade em um grande canteiro de obras.

O processo de modernização, que vinha se delineando timidamente no início do século XX, encontrou nos anos 20 seu momento de culminância. Paralelamente à execução das obras do saneamento foram realizadas outras, tais como: correções de alinhamentos, alargamento das principais vias, abertura de ruas, ligação entre ruas existentes (mais de 1.900 m de extensão) e embelezamento de trechos degradados, às custas, muitas vezes, de inúmeras desapropriações e demolições.

Nesse mesmo período, contribuindo para o processo de modernização da cidade, tiveram início as obras para a construção do porto da capital, no Varadouro. Financiada pelo governo federal, que contava, à época, com o paraibano Eptácio Pessoa na presidência, a construção do Porto do Varadouro visava corrigir um grave entrave ao desenvolvimento econômico da capital: a ausência de um porto competitivo.

Além das intervenções cirúrgicas, outros instrumentos foram adotados para corroborar com o processo de modernização, a exemplo do Decreto nº 32 de 4 de janeiro de 1921, que delimitava os perímetros urbanos e suburbanos e instituía normas disciplinadoras para futuras construções nas áreas por ele delimitadas.

Legitimada pelo ideário de progresso e modernidade, a administração Guedes Pereira revelou-se das mais profícuas para a capital paraibana. Intervindo na estrutura material da cidade organizou um corpo técnico voltado ao controle e regulamentação urbanística. Além de instituir um código de edificações (o Decreto nº 32), providenciou o levantamento da carta topográfica da capital, a primeira desde a mencionada planta de 1855.



FIGURA 13 - Planta da Cidade, 1923. Levantada na administração Guedes Pereira.

FONTE: Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba.

As intervenções realizadas ao longo da primeira metade dos anos 20 teriam na demolição da secular Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos, e na construção, em seu lugar, da Praça Vidal de Negreiros seus desdobramentos mais sintomáticos e de máxima visibilidade.



FIGURA 14 – Rua Direita, 1902. Vista da antiga Igreja do Rosário, à direita, demolida juntamente com outros prédios para a abertura da Praça Vidal de Negreiros. FONTE: Arquivo Humberto Nóbrega.

A intensidade das ações de modernização da primeira metade dos anos 20 só encontrou paralelo no final da década de 1930, durante a administração de Argemiro Figueiredo (1935-1940). No início da década, um evento político de grande repercussão nacional – a morte de João Pessoa, seguida da Revolução de 30 - gerou uma fase de instabilidade e transição que se refletiu na desaceleração do processo de modernização da capital.

As intervenções nesse período se deram de forma mais pontual, retomando uma intensidade realmente significativa apenas a partir de 1935. Vale, contudo, ressaltar a passagem do urbanista Nestor de Figueiredo em 1932, convidado pelo interventor Anthenor Navarro para elaborar um plano de remodelação e extensão da capital paraibana, na mesma ocasião em que se encontrava desenvolvendo um projeto de igual natureza para a cidade do Recife. Como o interventor Anthenor Navarro veio a falecer em acidente aéreo, em abril de 1932, o plano de Nestor de Figueiredo só foi retomado no final dos anos 30, por iniciativa de Argemiro de Figueiredo.

Entre 1935 e 1940 foi implementado um extenso programa de melhoramentos urbanos na capital. O poder público investiu no alargamento de diversas ruas e modernizou o sistema de bondes – com a aquisição de novos veículos, a duplicação dos trilhos nas principais vias e a extensão de algumas linhas até bairros mais distantes, como Cruz das Armas. Renovou também o calçamento de

inúmeras ruas, totalizando mais de 100.000 m² de nova pavimentação.¹⁶ A obra mais significativa para a cidade ao longo desse período foi, sem dúvida, a urbanização da Lagoa do Parque Solon de Lucena, que, possibilitou a definitiva incorporação dela e do seu entorno à malha urbana da cidade.

2.5 – A configuração da cidade, os planos urbanísticos e a prática das cirurgias urbanas: as propostas de Saturnino de Brito, Guedes Pereira e de Nestor de Figueiredo para a modernização da capital paraibana.

João Pessoa, secularmente dividida em Cidade Baixa e Cidade Alta, exibia na primeira um traçado aparentemente irregular, como consta, aliás, na maioria das descrições da cidade. Mas essa irregularidade, derivada da topografia, era, na verdade, relativa, pois as vias dos diferentes planos que formam a Cidade Baixa tendiam à forma retilínea, modificada moderadamente pela necessidade de adaptação ao relevo.

Os quarteirões não assumiram a configuração quadricular, que não se prestava como a melhor solução para o sítio, mas as formas adotadas na maioria deles não devem ser compreendidas como sinônimo de irregularidade. O traçado da Cidade Baixa não é sinuoso, curvilíneo, aleatório. A irregularidade pode, sim, ser atribuída ao desalinho das construções, que não seguiam um alinhamento regular determinado pelo poder público, que não o estabelecia devido à inexistência de uma planta topográfica da cidade.

Assim, não se deve compreender a aparente irregularidade do traçado da Cidade Baixa como o fruto de uma decisão deliberada; aliás, deliberados foram os esforços de alinhar, conectar e estender as ruas sempre que possível. Corrigir irregularidades e viabilizar melhores condições de ligação entre a parte baixa e alta da cidade foram preocupações constantes das administrações municipais, não apenas no período aqui investigado.

Já a Cidade Alta era incontestavelmente regular e tinha ruas de largura generosa, a despeito de sua origem colonial. Mesmo assim, durante o processo de modernização em foco, as principais vias sofreram ajustes para alinhá-las e/ou nivelá-las, visando melhorar as condições de circulação.

Durante décadas a ausência de uma planta da cidade atualizada e de boa qualidade representou um empecilho ao desenvolvimento urbanístico da capital paraibana. Sanado esse problema, nos anos 20, a administração municipal pôde

¹⁶ PARAÍBA. *Realizações do governo Argemiro de Figueiredo*. João Pessoa: Departamento Estadual de Publicidade, 1938.

traçar planos de correções dos alinhamentos e propostas de alargamentos e abertura de ruas – que estão mostradas em linhas tracejadas na planta de 1923, abaixo reproduzida.

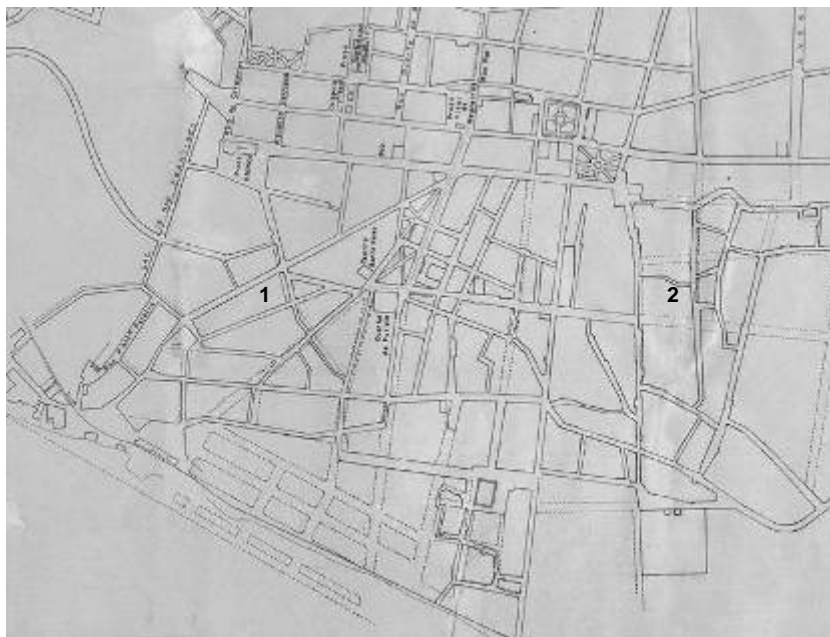


FIGURA 15 – Detalhe da Planta da Cidade, 1923: 1 – as primeiras ruas da Cidade Baixa, retilíneas e traçadas na direção em que melhor se adaptavam ao relevo; 2 – áreas de ocupação espontânea, apesar da falta de alinhamentos mais rígidos, os traçados das ruas buscam estabelecer conexões com as principais vias de ligação entre Cidade Baixa e Cidade Alta.

Antes do aparecimento desta planta, Saturnino de Brito concebeu, em 1913, o primeiro plano de conjunto para a cidade de João Pessoa. Embora tivesse sido convidado para elaborar um projeto de esgotos, ele, como já havia procedido em outras capitais, preparou também um projeto de melhoramentos e expansão urbana. Para esta expansão, ele propôs um traçado inovador, que analisaremos em detalhe mais adiante. Com relação aos melhoramentos propostos para a cidade existente, percebe-se que ele mostrou-se pouco afeito a intervenções de caráter cirúrgico.

A falta de recursos para a imediata execução das obras de saneamento resultou no engavetamento do projeto de Saturnino de Brito por uma década. Durante esse intervalo, 1913 – 1922, a cidade continuou a se expandir. Além dos primeiros bairros – Varadouro, Tambiá, Trincheiras e Jaguaribe – outros já existiam, como Cruz das Armas, Rogers e Independência, e seriam considerados para fins do saneamento da cidade.¹⁷ Em relatório apresentado ao governo, em 1924, Saturnino de Brito teceu duras críticas à prefeitura por ter aberto ruas retas e ortogonais na área de expansão,

¹⁷ PARAÍBA. *Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado da Parahyba*. Dr. Solon Barbosa de Lucena, 1923. Parahyba: Imprensa Oficial, 1923, p.57-58.

Transformações Urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910-1940.

pois "com os arruamentos que abriu prejudicou o natural estabelecimento dos esgotos obrigando-nos a modificações onerosas no plano anterior."¹⁸



FIGURA 16 - Projeto de alguns melhoramentos por Saturnino de Brito, 1913.

Em destaque: os alargamentos de ruas propostos. Observar que em todos os casos o formato das quadras e a configuração foram preservados. As intervenções no tecido urbano consolidado eram pontuais e pouco modificadoras.

Comparando as ações cirúrgicas projetadas por Saturnino de Brito com aquelas até então executadas pela municipalidade e ainda com as projetadas na planta de 1923, vê-se que sua maneira de intervir é marcadamente diferente. No seu

¹⁸ BRITO, Francisco Saturnino de Rodrigues de. *Saneamento de Paraíba do Norte*, in *Obras Completas*, tomo V. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943. p.374.

plano, é visível a preocupação de minimizar a destruição das estruturas urbanas existentes: ele limitou-se a propor alguns poucos alargamentos nas ruas destinadas a realizarem a fácil distribuição do trânsito. Em seu relatório¹⁹ menciona que as demolições, quando necessárias, deveriam ocorrer preferencialmente, em apenas um dos lados das ruas.



FONTE: Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba.

FIGURA 17 – Detalhe da Planta da Cidade, 1923.

Observar que as intervenções projetadas, em muitos casos, previam a divisão de quadras, o que implicaria grande volume de destruição do tecido urbano consolidado. Em destaque parte das correções propostas. Devemos ressaltar que quando da elaboração da planta acima já havia sido executado o prolongamento da avenida General Osório e a abertura da Praça Vidal de Negreiros, intervenções que motivaram um grande volume de demolições e modificaram significativamente a configuração da cidade.

A intervenção de caráter cirúrgico na cidade efetuada pelo poder público entre 1920 e 1924 foi intensa e bastante modificadora. Preocupações com a higiene, a salubridade e a circulação levaram ao alargamento e alinhamento de diversas ruas. Ademais, abriram-se praças no tecido urbano existente, numa demonstração do cuidado governamental com o aspecto estético da cidade. Para viabilizar tais ações, muitos edifícios foram destruídos, merecendo destaque as demolições da Igreja do Rosário, já mencionada, e da Igreja da Mãe dos Homens. Portanto, a primeira metade da década de 20 equivale ao primeiro grande ciclo de modernização da capital paraibana.

¹⁹ BRITO, Francisco Saturnino de Rodrigues de. *Saneamento de Paraíba do Norte*, em *Obras Completas*, tomo V. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

Passada quase uma década de aparente diminuição dos investimentos urbanos, a passagem do urbanista Nestor de Figueiredo pela cidade deixou transparecer a intenção do poder público de dar continuidade ao processo de modernização urbanística. Em 1932, ele apresentou ao governo paraibano um *Plano de Remodelação e Extensão para a Cidade de João Pessoa*.

Tratando-se de um plano de conjunto, Nestor de Figueiredo elaborou suas propostas considerando a *cidade existente*, para fins do que ele chamou de remodelação, e a *cidade futura*, referindo-se à área em que projetou a expansão urbana. Em relação à *cidade existente*, ele decidiu que a mesma não seria objeto de intervenções mais drásticas, tanto por razões econômicas quanto por reconhecer a qualidade de sua edificação.

A cidade que Nestor de Figueiredo encontrou em 1932 era resultado do extenso processo de modernização implementado pela gestão Guedes Pereira. Apesar disso, o urbanista sugeriu a ampliação das ligações entre as cidades baixa e alta e algumas retificações, como a da Rua Barão do Triunfo. Embora não pretendesse intervir incisivamente no tecido urbano existente, fez uma ressalva ao "aspecto defeituoso e pouco atraente" da entrada da cidade, conforme argumentou em sua exposição do plano:

Em urbanismo as primeiras impressões também são consideradas como factor psicologico de grande importância, e por isso são apreciadas no sentido de torna-las agradáveis a quem, de fora, se vem por em contacto com uma cidade ainda não conhecida.²⁰



FIGURA 18 - Plano de Remodelação e Extensão de João Pessoa por Nestor de Figueiredo – 1932

²⁰ URBANIZAÇÃO de João Pessoa e Cabedello. *A União*, 10 mar. 1932.

Por isso, ele propôs corrigir a “má impressão” com o deslocamento da estação ferroviária da *Great Western*, no Varadouro, para um local mais próximo à ponte que ligava a capital ao interior, criando uma grande esplanada que acompanharia a margem do Rio Sanhauá, a qual chamou de *Praça de Desembarque*, um espaço monumental de recepção. Elementos recorrentes nos planos de remodelação dos anos 20 e 30, esses grandes espaços públicos tinham a clara função de transmitir uma imagem marcante da cidade. Merece também menção a grande ênfase por ele atribuída ao sistema viário, como elemento fundamental para a adequada articulação entre a cidade consolidada e a *cidade futura*.

O plano de Nestor de Figueiredo propôs em geral alterações moderadas no tecido existente, que consolidavam o sistema viário dele. Mas ele introduziu uns poucos eixos viários destruidores, como o que projetou cruzando o bairro de Jaguaribe (em laranja na figura 18) e o ligando as atuais avenidas Floriano Peixoto e Gouveia Nóbrega (em amarelo na figura 18), que implicariam *rasgar* quarteirões e as proposições mais transformadoras foram deixadas para o projeto da expansão urbana, que analisaremos mais adiante.

O processo de modernização do tecido urbano de João Pessoa desenvolveu-se a partir da adaptação dos traçados existentes e com raras cirurgias radicais – ao contrário do ocorrido em capitais como o Rio de Janeiro e Recife, onde a abertura da Avenida Central e a modernização do antigo Bairro do Recife ocasionaram a destruição de extensas áreas edificadas.

Em João Pessoa, a modernização se deu, na grande maioria das intervenções, através de ações menos destruidoras. As demolições mais extensas foram realizadas para a abertura de novas praças na área central – Praça Vidal de Negreiros, Praça Antônio Pessoa e Praça Anthenor Navarro. Esse tipo de intervenção foi uma peculiaridade do urbanismo cirúrgico praticado em João Pessoa. Via de regra, a construção das praças era acompanhada de ações de melhoramento das vias de circulação de seu entorno e buscavam o saneamento das áreas degradadas onde eram implantadas, o embelezamento urbano e o arejamento da cidade, pela abertura de grandes vazios arborizados.

Para melhor compreender a extensão da ação do poder público sobre o meio urbano, no intuito de modernizar a cidade de João Pessoa, organizamos um quadro com o resumo do conjunto das intervenções executadas. Ademais, as intervenções mais significativas foram organizadas em fichas, nas quais descrevemos

o tipo de intervenção e sua repercussão para a mudança da fisionomia acanhada e colonial da cidade – imagem sempre evocada em descrições do final do século XIX.

2.6- A PRÁTICA DAS CIRURGIAS URBANAS: 1910 – 1940.

2.6.1- Principais intervenções em ruas:

RUAS	Tipo de Intervenção	Observação
General Osório	Prolongamento até a altura da Praça Venâncio Neiva	Primeira intervenção de caráter cirúrgico. Resultou no desaparecimento da Rua da Medalha.
Duque de Caxias	Alargamento e nivelamento	Em diferentes administrações a rua sofreu intervenções em trechos distintos.
Visconde de Pelotas	Correção de alinhamento	Motivou a demolição de dois prédios.
São Francisco	Alargamento para melhorar o traçado da linha dos bondes.	Atualmente extremidade oeste da Av. D. Pedro I
Monsenhor Walfredo Leal	Nivelamento e correção de alinhamento	Motivou demolição de algumas casas de palha.
7 de Setembro	Alargamento	Atual Odon Bezerra
Palmeira	Alargamento	Atual Rodrigues de Aquino
Maciel Pinheiro	1-Correção de alinhamento 2-Alargamento	Intervenções feitas respectivamente em 1918 e 1930.
Trincheiras	Alargamento	
Beaurepaire Rohan	Alargamento, correção de desvios de alinhamento.	Demandou desapropriações de áreas do entorno.
Amaro Coutinho	Alargamento, correção de desvios de alinhamento.	
República	Correção de desvios de alinhamento	
Barão do Triunfo	Alargamento e prolongamento	Motivou demolições em ambos os lados da rua.
Gama e Melo	1930 - Prolongamento até a Rua Cardoso Vieira 1936 - Alargamento	Demandou a demolição de substancial área construída
Visconde de Inhaúma	Alargamento	Atual João Suassuna
Cardoso Vieira	Alargamento	Motivou demolição de várias casas em um dos lados da rua
Guedes Pereira	Alargamento	
Almeida Barreto	Alargamento	Executado na ocasião do saneamento da cidade
Duarte da Silveira	Prolongamento desde a Rua Visconde de Pelotas até o Parque Solon de Lucena	Atual Miguel Couto.
Epitácio Pessoa	Prolongamento da Cruz do Peixe até a Praça da Independência	Executado na década de 30 fragmentou uma quadra.
Padre Meira	Alargamento. Iniciada na segunda metade dos anos 20 e concluída no final da década de 30.	Parte integrante da Avenida de Acesso que ligaria a Rua Desembargador Trindade até Maximiano Figueiredo.



FIGURA 19 – Nova Rua Duarte da Silveira – atual Miguel Couto [sd]
FONTE: Arquivo Humberto Nóbrega.



FIGURA 20 – Praça Dom Adauto, 1938.
FONTE: Arquivo Humberto Nóbrega.



FIGURA 21 – Praça da Independência. Abaixo se vê o prolongamento da avenida Epitácio Pessoa, anos 30.
FONTE: Arquivo Humberto Nóbrega.

2.6.2 - Principais intervenções em praças:

PRAÇA	Período e tipo de intervenção
Praça Vidal de Negreiros	1923-1924: Demolição de extensa área construída, inclusive a Igreja de N. Sra. do Rosário dos Pretos, para sanear e embelezar a cidade.
Praça Cel. Antônio Pessoa	1923-1924: Criada na área remanescente da correção do traçado da Rua 7 de Setembro para facilitar a circulação dos bondes. Motivou a demolição da Igreja da Mãe dos Homens.
Praça Anthenor Navarro	1930-1932: Surgiu para melhorar a ligação da Rua Maciel Pinheiro com a Rua de São Frei Pedro Gonçalves. Exigiu a demolição de várias casas antigas.
Praça 1817	1935-1940: A praça foi ampliada com a demolição da Igreja das Mercês, para facilitar a circulação dos bondes.

**FIGURA 22 - Igreja da Mãe dos Homens: demolida em 1923 e reconstruída em local próximo ao original.****FONTE:** Arquivo Humberto Nóbrega.**FIGURA 23 - Igreja das Mercês: demolida no final da década de 30 e reconstruída em local próximo ao original.****FONTE:** Arquivo Humberto Nóbrega.

Transformações Urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910-1940.

2.7- A AÇÃO MODIFICADORA DO URBANISMO CIRÚRGICO: fichas detalhadas das intervenções.



FIGURA 24 – Mapa das intervenções mais significativas:

1. Avenida General Osório
2. Rua Maciel Pinheiro
3. Rua Barão do Triunfo
4. Avenida Beaurepaire Rohan
5. Rua Cardoso Vieira
6. Rua Gama e Melo
7. Avenida Guedes Pereira
8. Rua da Palmeira – atual Rodrigues de Aquino
9. Praça Vidal de Negreiros
10. Praça Anthenor Navarro

Avenida General Osório - 1918

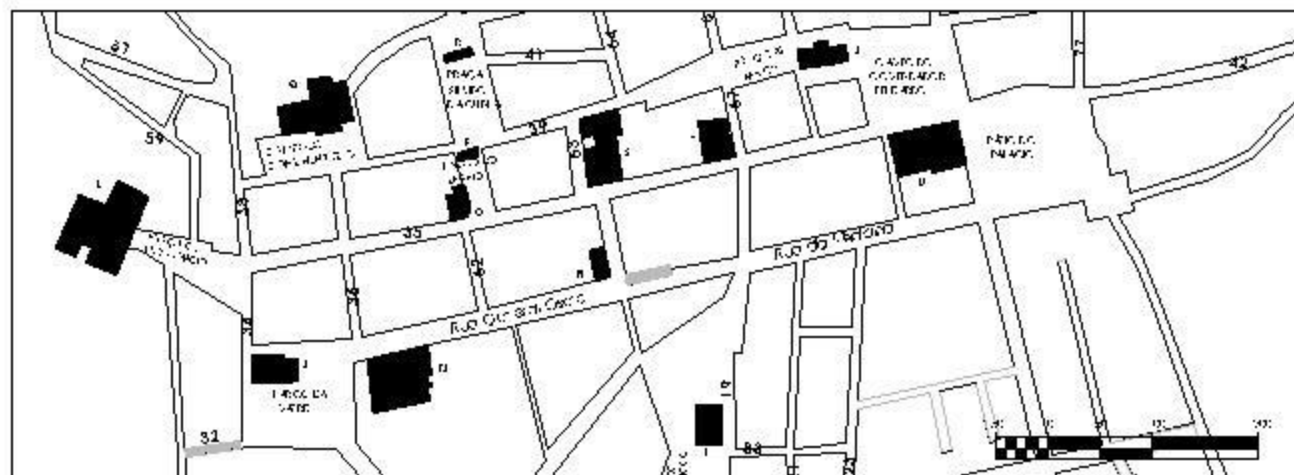
Intervenção: Prolongamento da Rua General Osório até à Praça Venâncio Neiva

A operação envolveu: Movimento de terra e nivelamento da rua

Alargamento do trecho correspondente à Rua da Medalha

Desapropriação e demolição de prédios

Incorporação da Rua da Medalha na construção da nova avenida.



Planta da Cidade da Paratyba do Norte em 1889.



Planta da Cidade da Paratyba - 1923 - Em destaque o trecho alargado da antiga Rua da Medalha.



Rua General Osório - início do século XX. Ao fundo, o sítio do Senador Cunha Pedrosa como o ponto de extensão da rua. À esquerda, também, o Rio do Mocho no período da intervenção.

Fonte: Arquivo Histórico Nacional



Demolições no Rio do Mocho para o prolongamento da Rua General Osório. Ao fundo, o sítio do Praça Venâncio Neiva concluído em 1918.

Fonte: Arquivo Histórico Nacional



Aspeto da Avenida General Osório após seu prolongamento - 1920

Fonte: Arquivo Histórico Nacional

ANTES: A Primeira Rua Nova, uma das mais antigas da cidade, ali, tinha seu início em frente à igreja da Medalha, onde antes denominada Largo da Medalha, o que era da sua largura bastante generosa - 24,00 m - as ruas da medalha, desde a origem da rua, terminava na rua da atual Rua Peregrina de Carvalho, nesse ponto ali, um estreitamento da rua, ali, a existência de um terreno que apresentava estar construído no meio da rua. Desse ponto em diante, iniciava-se a Rua da Medalha, mas este é o que a General Osório em desfiladeiro aberto.

DEPOIS: Em 1918, após como já foi observado de construção da Praça Venâncio Neiva, no desmatamento do lado da Praça do Governo, onde antes do nome "Praça do Governo", tiveram início as obras para o prolongamento da Rua General Osório. A rua passou a ser uma rua mais larga, a demarcação do Senado do Senador Cunha Pedrosa e o alargamento da Rua da Medalha, de acordo com o plano de urbanização da General Osório. A operação envolveu grande movimento de terra para corrigir o desnível entre as áreas, a área da desapropriação e demarcação de várias casas na Rua da Medalha. Pode ser considerada a primeira grande obra de urbanização do século XX.

TCIA

01

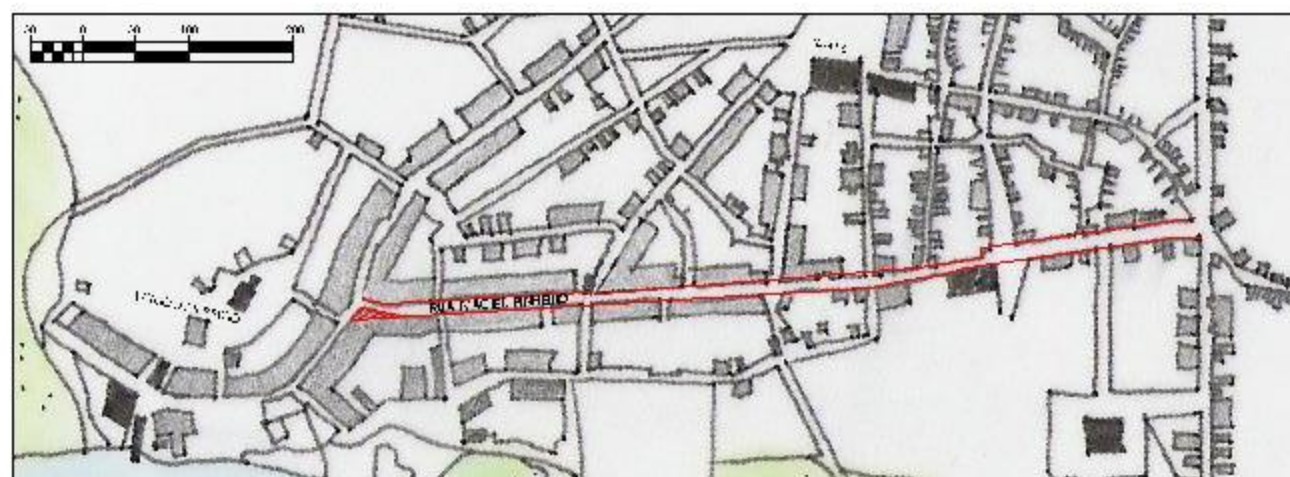
Arquivo Histórico Nacional

Rua Maciel Pinheiro

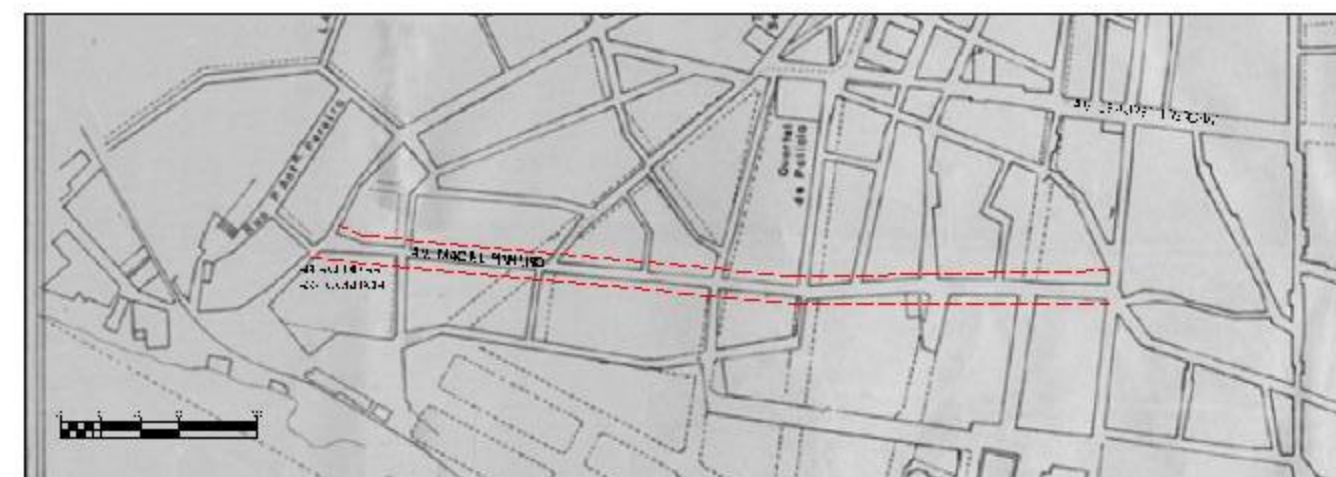
Intervenção 1918 : Correção da alinhamento da rua.
Substituição do calçamento.

Intervenção 1930 : Alargamento

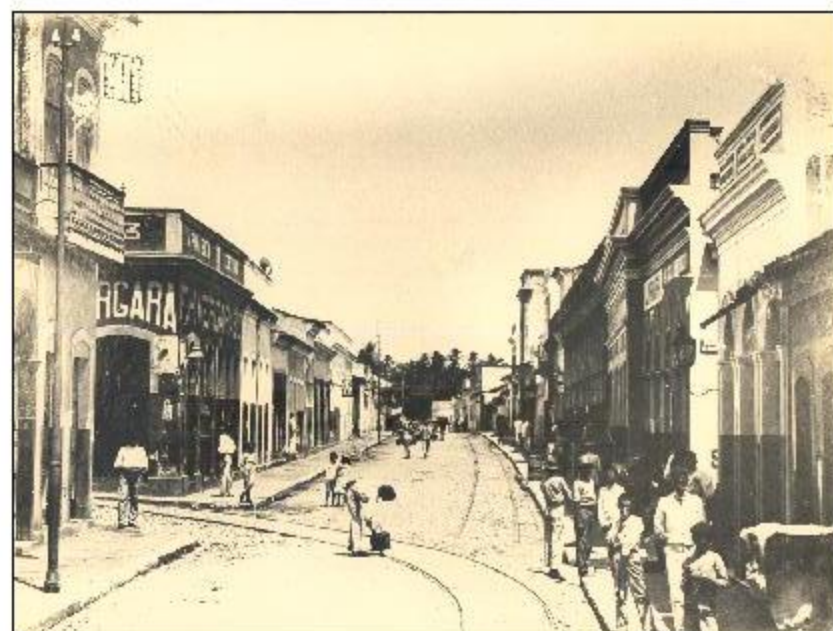
A operação envolveu : Desapropriações e demolições de prédios.



Planta esquemática - elaborada a partir da Planta da Cidade da Paratyria do Norte de 1855



Planta da Cidade da Paratyria - 1923 - Em destaque a área doada à Associação Comercial



Rua Maciel Pinheiro - início do século XX.



Rua Maciel Pinheiro - Postal dos anos 20 - A presença do automóvel e do Bonde elétrico. Vê-se à direita o prédio da Associação Comercial.



Aspecto da Rua Maciel Pinheiro, em 1926, durante a execução das obras para o saneamento do canal.
Fonte: Arquivo Histórico Nacional

ANTES: A Rua Maciel Pinheiro é uma das mais antigas da cidade de Paraty. Desde as primeiras décadas do século XIX, com o crescimento urbano sofreu intervenções para melhorar o tráfego das pessoas e dos veículos na área. Em 1918, por ocasião da substituição do calçamento e a colocação das pedras do então presente, como os lombos, houve a necessidade de desapropriar e demolir um edifício estreito logo no início da rua. Dessa forma, conseguiu-se o alargamento da rua. A obra remanescente foi a obra para a construção do monumento sobre os restos da Associação Comercial.

DEPOIS: Em 1930, conforme o Decreto nº 1.629, de 17 de Fevereiro de 1930, foi aprovada a proposta de alargamento da rua para melhorar as condições de circulação na área. Além do alargamento da Rua Maciel Pinheiro, o decreto determinou o alargamento e o prolongamento da Rua Gomes de Mello. Também estava prevista nessa conjunto de intervenções a construção de uma praça. Posteriormente, no mesmo Projeto Antônio Nogueira.

Fonte: Arquivo Histórico Nacional

02

Projeto de Intervenção

Rua Barão do Triunfo

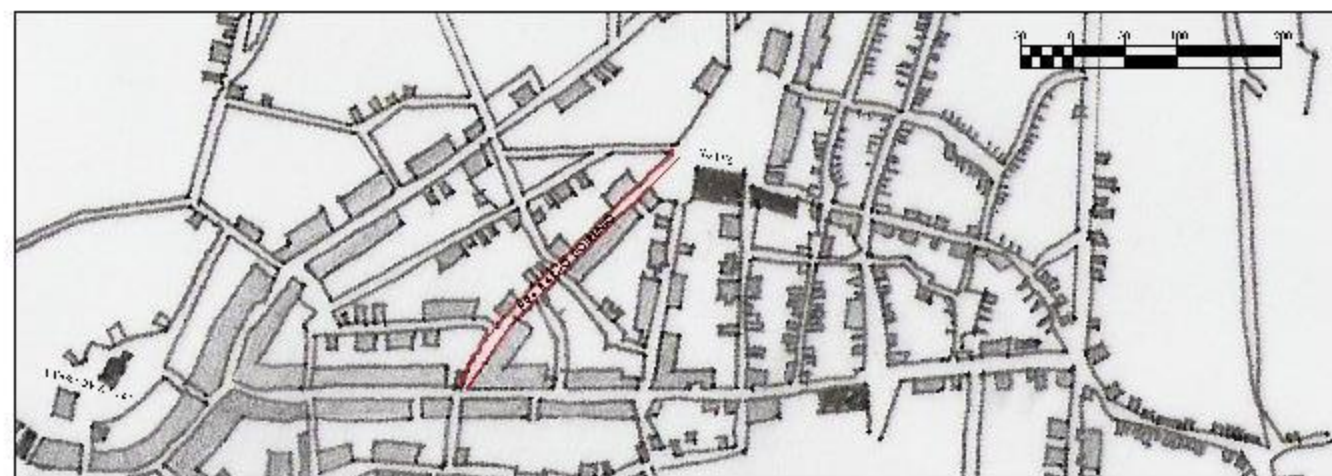
Intervenção: Alargamento e prolongamento da rua.

A operação envolveu: Desapropriações e demolições de prédios em ambos os lados da rua.

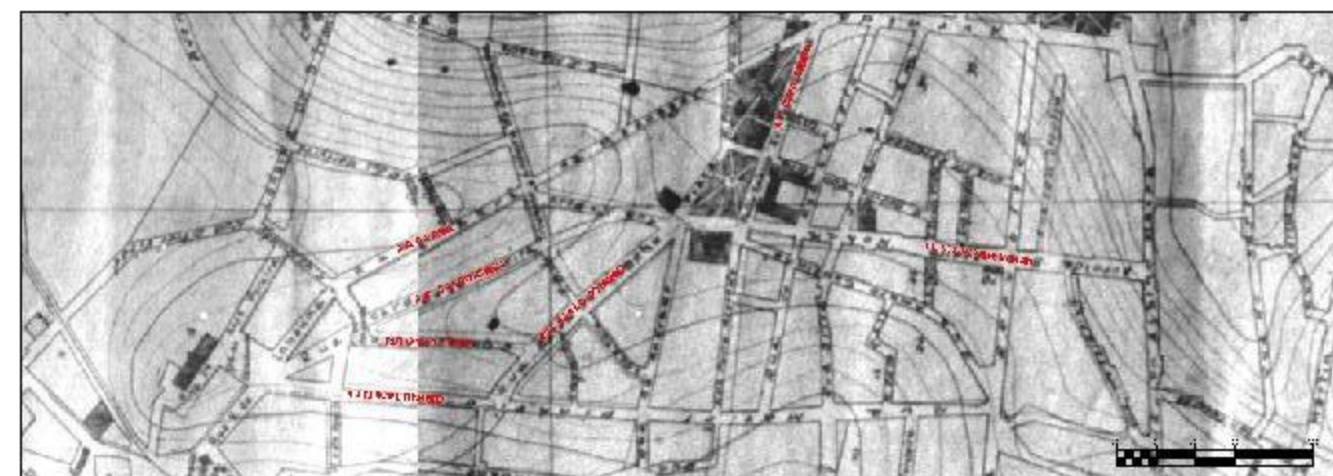


Planilha da Cidade da Paratyba - 1923

FONTE: IHGP



Planilha esquemática - elaborada a partir da Planilha da Cidade da Paratyba do Noite de 1855



Planilha da Cidade de João Pessoa - 1933

FONTE: IHGP



Aspecto da Barão do Triunfo 1920 - FONTE: Walfrido Rodrigues



Rua Barão do Triunfo - Postal: anos 1930
FONTE: Arquivo Humberto Nogueira



Rua Barão do Triunfo - 1931
FONTE: Arquivo Humberto Nogueira

ANTES: importante via de comunicação com o Varadouro, a Rua Barão do Triunfo foi alargada para facilitar a circulação na cidade para. A foto acima mostra seu aspecto antes do alargamento, vê-se os prédios construídos na rua que era em média de 9,00m.

DEPOIS:

O Decreto nº 1.619, de 19 de dezembro de 1929, determinou o alargamento e prolongamento da Rua Barão do Triunfo, com o intuito de melhorar a comunicação entre a cidade baixa e a cidade alta. Para tanto, foram desapropriados os prédios e das terrenos adjacentes para a intervenção. Conforme o citado Decreto, a via teria uma largura mínima de 20m.

TCIA

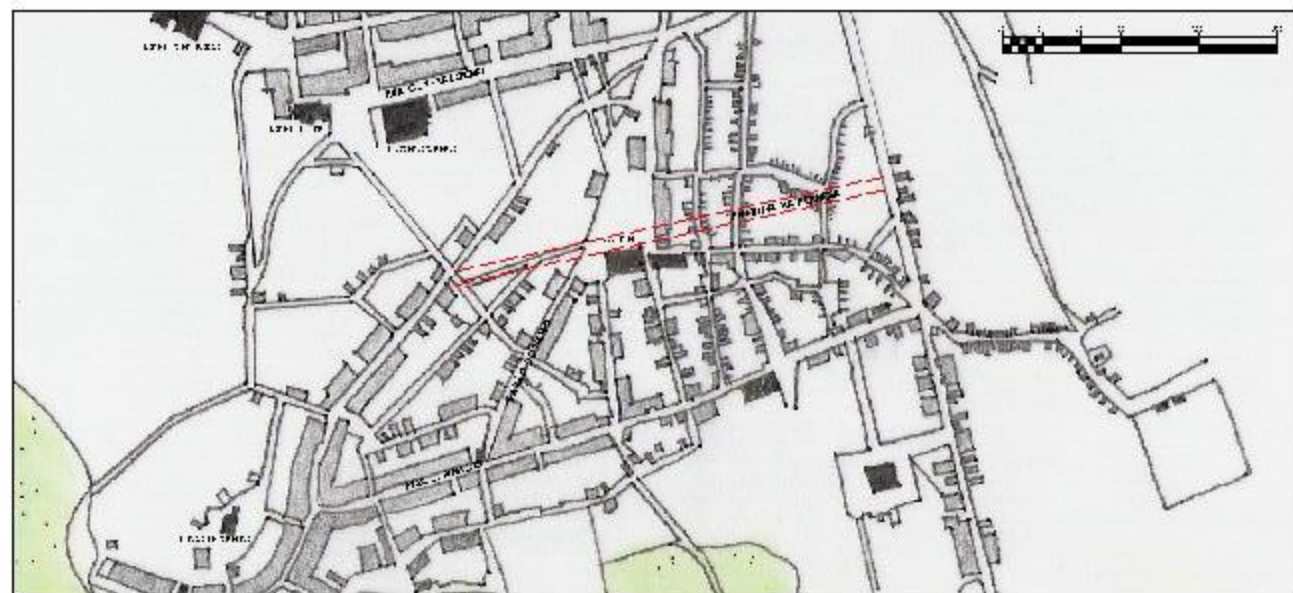
03

Dir. Fábio de M.

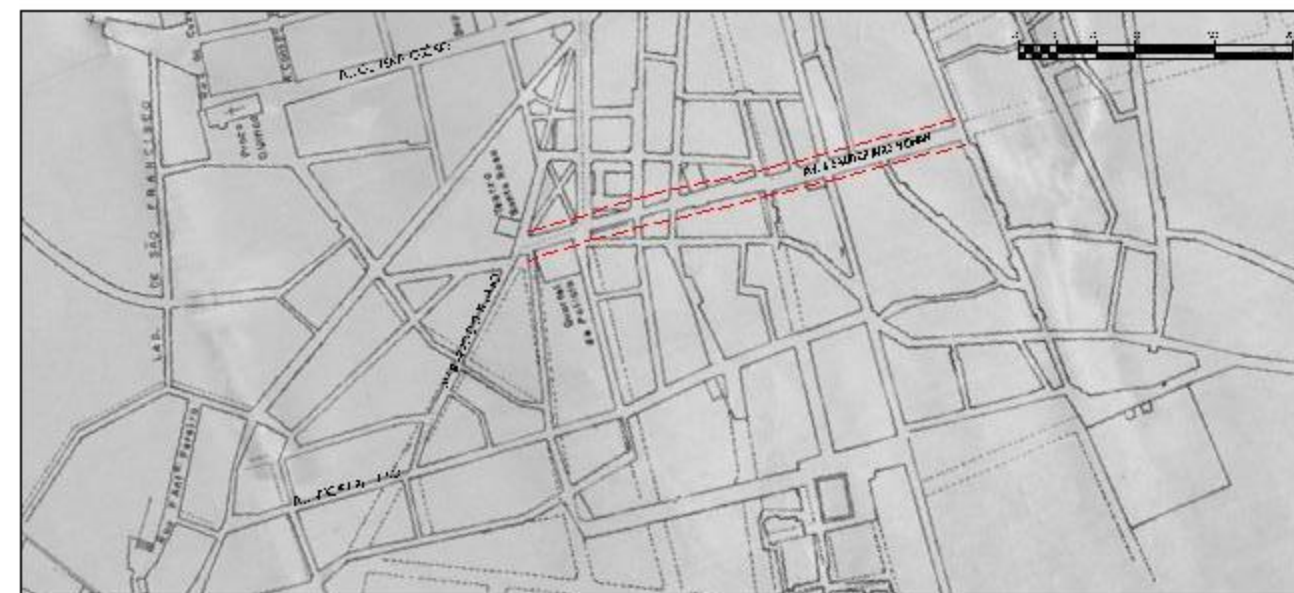
Avenida Beaurepaire Rohan

Intervenção : Alargamento da rua

A operação envolveu : Correção de alinhamento e nivelamento da rua
Desapropriação e demolição de prédios.



Planta esquemática - elaborada a partir da Planta da Cidade da Paraty do Norte de 1855

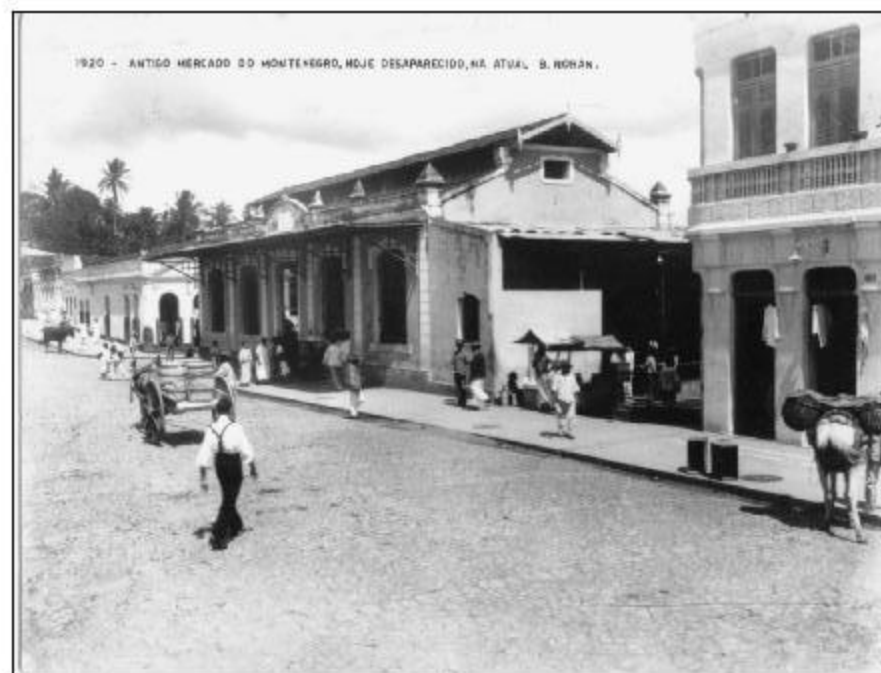


Planta da Cidade da Paraty - 1923.

FONTE: IHGP



Rua Formosa - 1907 - acima, à direita vê-se a catedral de N. Sra. das Neves.
FONTE: Walfrido Rodriguez



Av. Beaurepaire Rohan - anos 1920 - à esquerda o antigo Mercado Montenegro.
FONTE: Arquivo Humberto Nogueira



Av. Beaurepaire Rohan - década 60 - Ao fundo, à direita, o prédio das Correios
à esquerda o do Quartel Militar.
FONTE: Arquivo Humberto Nogueira

ANTES: Avenida Beaurepaire Rohan, antiga Rua Formosa, foi aberta por Beaurepaire Rohan em 1959. Quando foi sendo edificada ao longo do tempo, lá viviam milhares de habitantes, principalmente nas proximidades do largo do quartel.

DEPOIS: Nos anos de 1920 a Avenida Beaurepaire Rohan teve os seus muros e paredes com o telhado em umidade, com as antenas de comunicação na cidade baixa. As antigas casas de madeira foram substituídas por grandes casas comerciais. Além disso, a atual presença sua importância e a vida e a identidade comercial.

T C I A

04

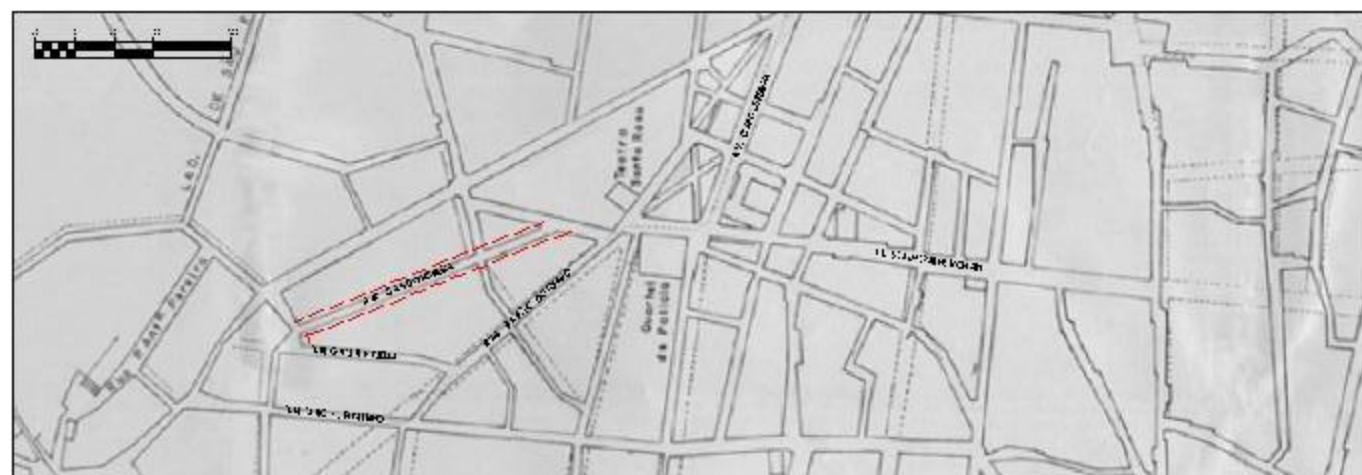
Av. Beaurepaire Rohan

Rua Cardoso Vieira

39

Intervenção: Alargamento da rua

A operação envolveu: Desapropriação e demolição de extensa área edificada



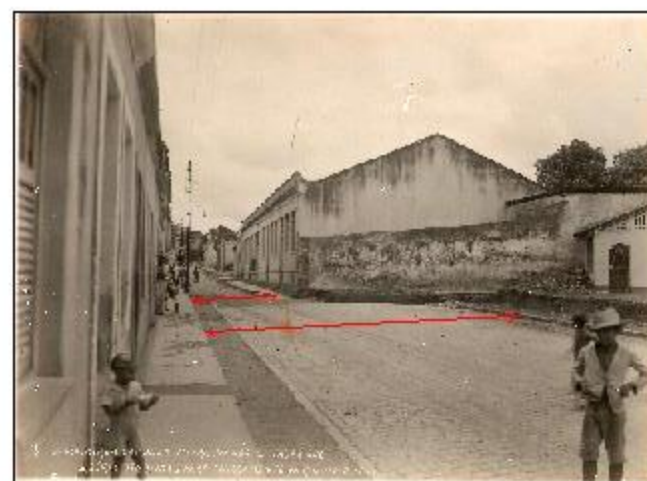
Ponto de Cegos 1923 - em destaque o formato dos quadros do entorno da Rua Cardoso Vieira antes da intervenção de alargamento.



Ponto de Cegos 1923 - em destaque o formato dos quadros do entorno da Rua Cardoso Vieira após o alargamento.



A intervenção pretendeu oferecer melhores condições de circulação no percurso, criando o eixo da rua.



Observar o grau de construção para a zonação do eixo de alargamento.



Rua Cardoso Vieira - 1926.

Fonte: Arquivo Limacorte Névoa, todos os direitos reservados.

ANTES: Toda a área do entorno da Rua Cardoso Vieira foi, ao longo de sucessivas administrações, reestruturada para valorizar melhores condições de habitação. O alargamento da rua em 1926, foi documentado durante sua execução.

DEPOIS:

Parte do vasto conjunto de melhoramentos mencionados no final da década de 30, o alargamento da Rua Cardoso Vieira beneficiou a circulação da região no Varadouro. No entanto, foi uma intervenção que promoveu a demolição de uma extensa área edificada. Assim como o ocorrido com o alargamento da Rua Carne e Meio, a nova largura além de melhorar o trânsito, também melhorou o cenário de modernidade iniciado com a construção do Edifício da Secretaria da Fazenda, Produção e Comércio.

TCIA

05

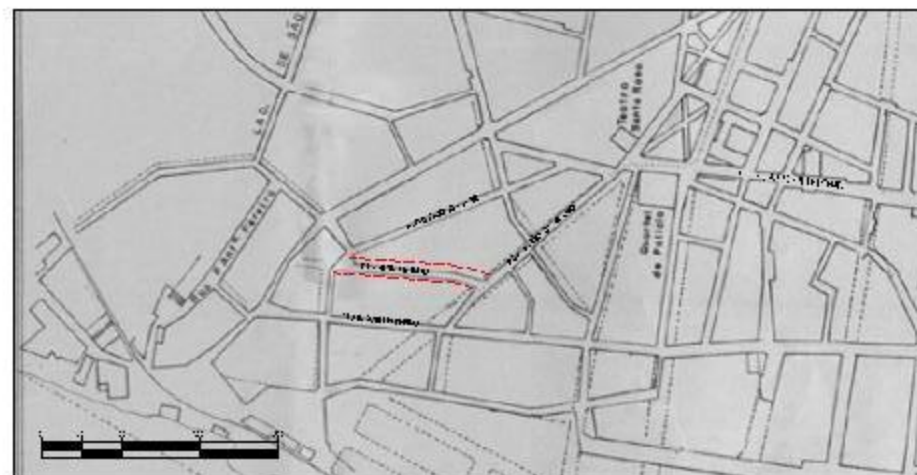
Dir. C. Pereira da Silva

Rua Gama e Melo

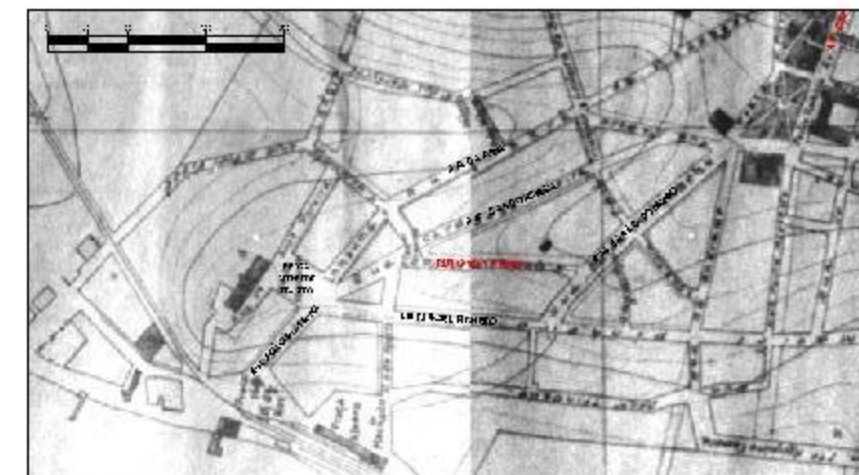
Intervenção : 1930 - Prolongamento da rua
1936 - Alargamento e nova pavimentação da rua
A operações envolveram : Desapropriação e demolição de extensa área edificada



Porto esquemático da área de intervenção, mostrando a localização da Rua Gama e Melo em relação ao Porto de Cocos e ao Porto de Vitoria.



Porto de Cocos 1928 - Rua Gama e Melo.



Porto de Cocos 1920 - O conjunto de intervenções envolvendo as ruas Gama e Melo, Macé e Primo e a captação do Poço Antenor Vitoria.



1926 - A intervenção pretendia oferecer melhores condições de circulação na via pública.



Edifício do Secretário - Visão das Ruas Gama e Melo e Cereza Vitoria durante as obras.



1926 - Gama e Melo - obras para o alargamento e nova pavimentação da rua.

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino, fotografias da época

ANTES: Anteriormente denominada Rua da Macé, a Rua Gama e Melo foi prolongada no início da década de 1930. Posteriormente, foi alargada e recebeu nova pavimentação.

DEPOIS: O prolongamento da Gama e Melo foi parte integrante dos melhoramentos previstos no Decreto 1.624, de 14 de Fevereiro de 1930, que também determinou o alargamento da Rua Macé Primo. Posteriormente, em 1936, foi alargada integrando um conjunto de melhoramentos que envolvia também o alargamento da Rua Cardoza Vitoria e Barão da Tunia. O volume de demolições foi significativo, incluindo o arruamento quase total da freguesia criada por essas freguesias. O novo prédio da Secretaria da Fazenda funcionou como um localizador para os novos melhoramentos.

T C I A

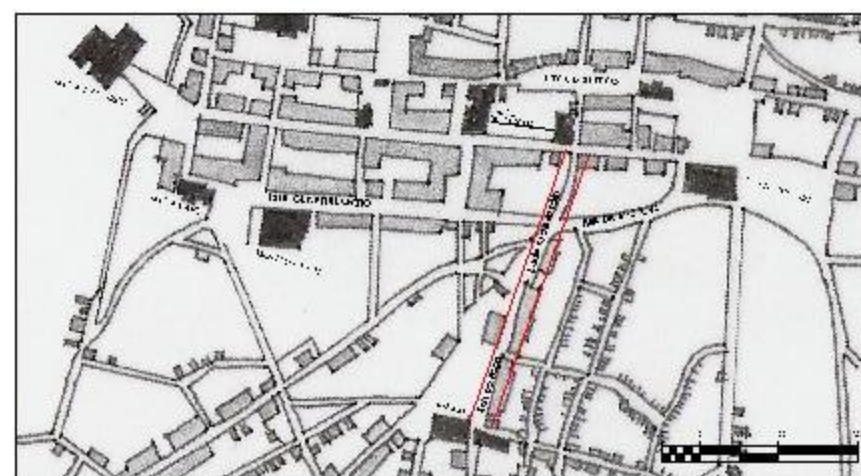
06

Doc. 1.000.000

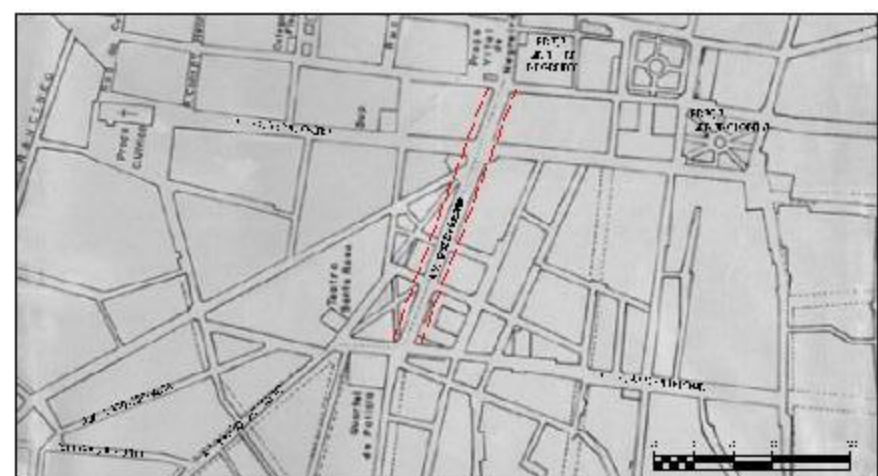
Avenida Guedes Pereira

Intervenção: Alargamento da rua e nova pavimentação.

A operação envolveu: Desapropriações e correção do alinhamento da rua.



Porto esquemático de 1855 e porto de Cocos 1855.



Porto de Cocos 1923 - em eixo da Avenida Guedes Pereira.



Porto de Cocos 1930 - em eixo da Avenida Guedes Pereira.



Aspecto da antiga Rua do Fogo e da antiga Rua do Rouão, 1913.



1920 - obras de melhoramento realizadas pelo governo Camarão de 1920.



Fim da década de 30 - A rua alargada com mais de 20 metros de largura.

ANTES: A Antiga Rua do Fogo e em sua continuidade a Rua do Rouão, desde o período imperial, a grande avenida fluminense, sempre no sentido de promover a melhor acessibilidade entre a Cidade Baixa e a Cidade Alta. As primeiras providências foram com Beal e o Rouão no sentido de melhorar a via permitindo a circulação de veículos com tração animal. Após a construção da Praça Vida da Negreiros, em 1924, criou-se uma ligação entre a Cidade Baixa e Alta.

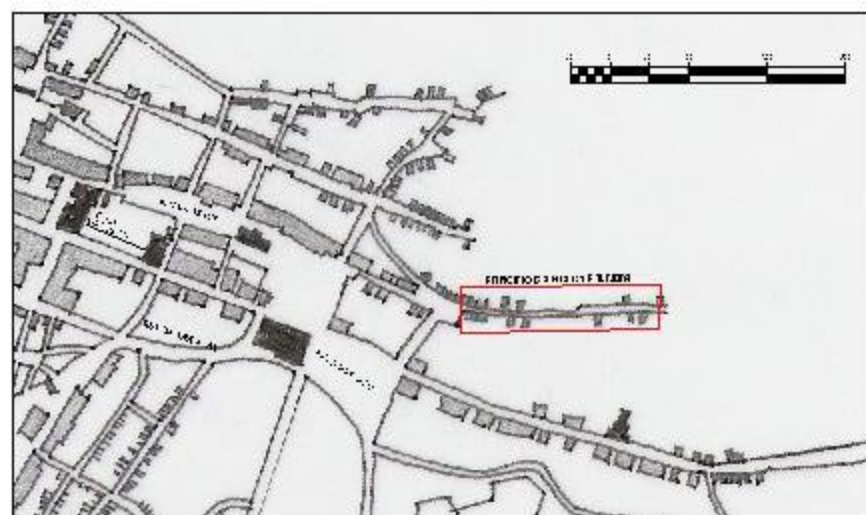
DEPOIS: A Avenida Guedes Pereira conserva até os dias atuais sua importância para a circulação e comunicação entre o Varadouro e o Centro. No final da década de 30 o seu aspecto era dos mais significativos para a modernização da cidade, recebeu nova pavimentação, foi alargada e teve duas pistas de circulação dos bondes e elétricos.

Rua da Palmeira

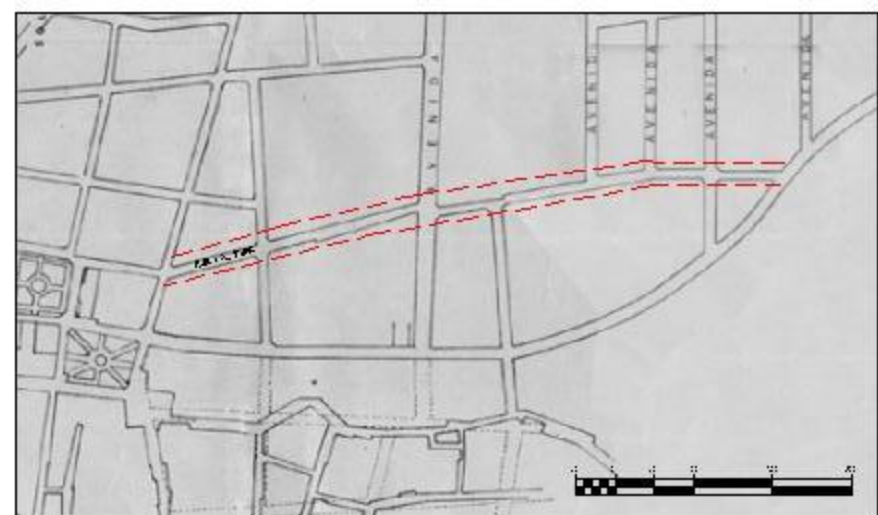
Atual Rua Rodrigues de Aquino

Intervenção: Alargamento da rua e nova pavimentação

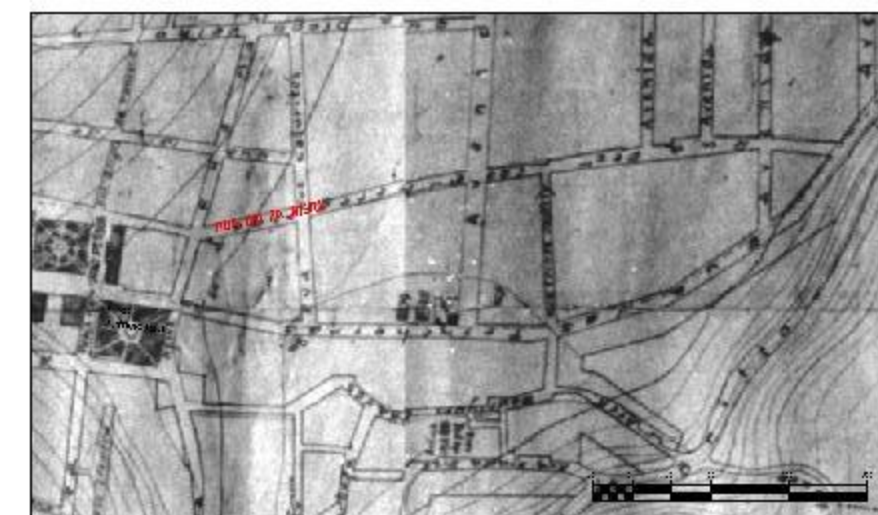
A operação envolveu: Desapropriação e demolição de área edificada



Planta esquemática da Rua da Palmeira em 1855. Em destaque a Rua da Palmeira.



Planta de 1923 da Rua da Palmeira.



Planta de 1920 da Rua da Palmeira.



Fotografia de 1927 da Rua da Palmeira, antes da intervenção.



Fotografia de 1927 da Rua da Palmeira, após a intervenção.



Fotografia de 1928 da Rua da Palmeira, após a intervenção.

Fonte: Arquivo Histórico do Rio de Janeiro

ANTES:

Uma importante via de ligação entre o Centro e o bairro de Jaguaribe, a Rua da Palmeira, atualmente denominada Rodrigues de Aquino, foi alargada para proporcionar melhores condições de trânsito. A intervenção, realizada durante a intervenção de Argemiro de Figueiredo, foi documentada em todas as etapas.

DEPOIS:

Parte da via, com o conjunto de melhoramentos mencionados no final da década de 30, o alargamento da Rua da Palmeira melhorou a ligação entre o Centro e os bairros da zona que se expandia na direção Sul. Os trabalhos de alargamento motivaram muitas demolições.

100

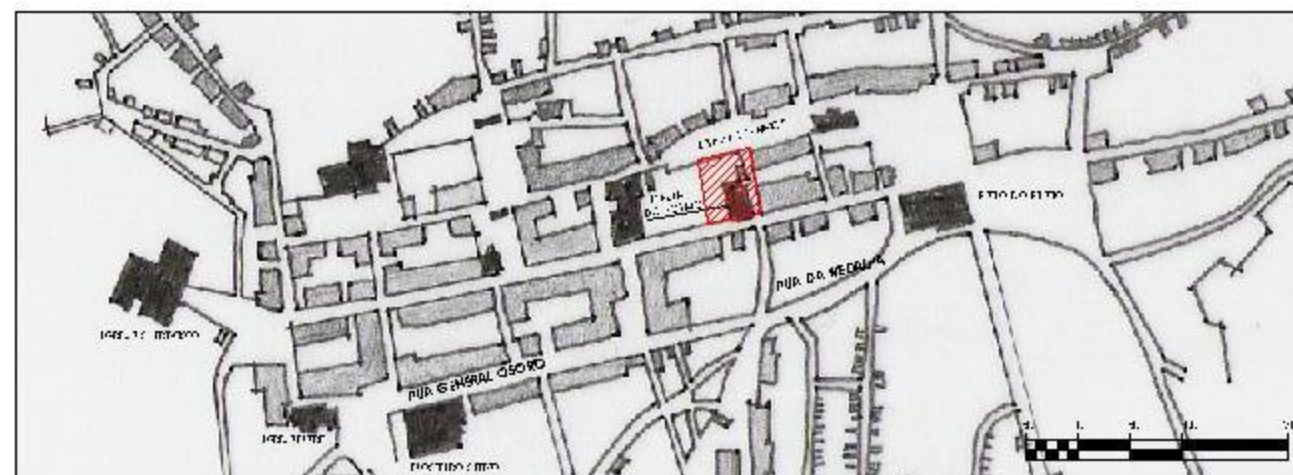
08

Rua da Palmeira

Praça Vidal de Negreiros - 1924

Intervenção: Construção de uma Praça

A operação envolveu: Desapropriação de extensa área edificada.
Demolição de vários edifícios: um edifício da mitra onde funcionava o Juízo Federal, o Cine-Morse, cerca de 12 taperas e a secular Igreja do Rosário dos Pretos.



Planta esquemática - elaborada a partir da Planta da Cidade da Paratyba do Norte de 1855



Rua Duque de Caxias - 1912: Presença dos Beneditinos e do grupo do Rosário.



Rua Duque de Caxias - início dos anos 20. Em costumes, o grupo do Rosário.



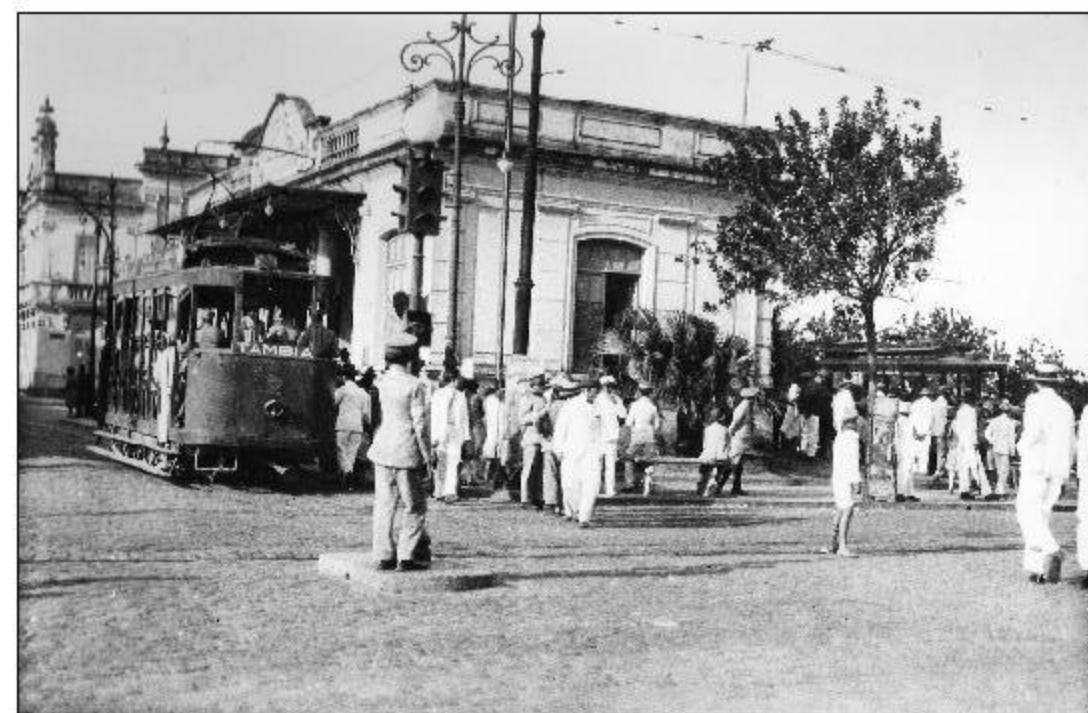
Planta da Cidade da Paratyba - 1923 - Em destaque a Praça Vidal de Negreiros.



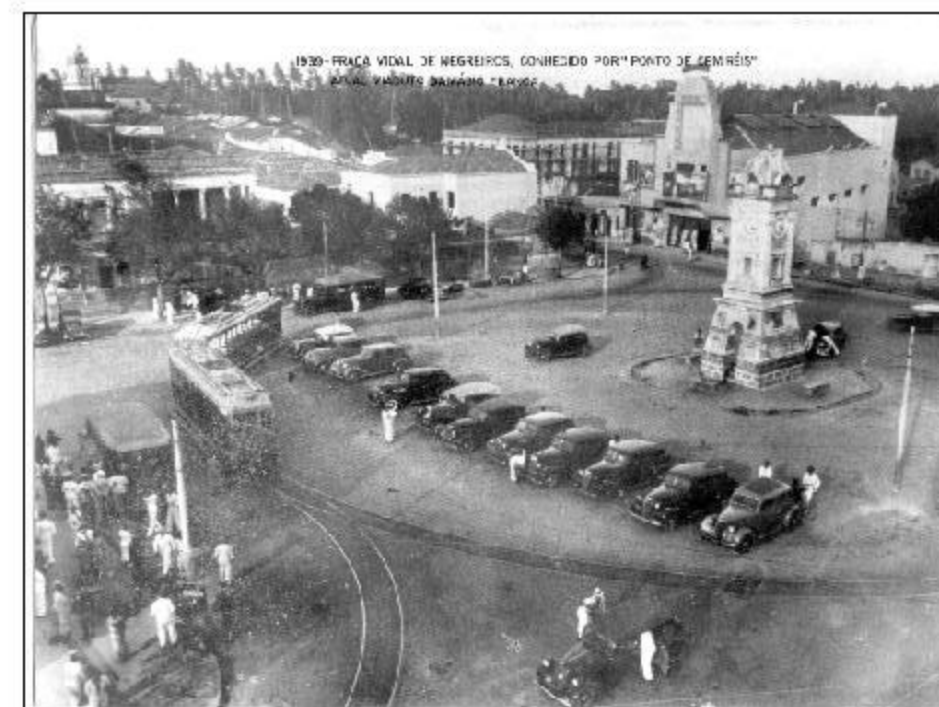
Demolições para construção da Praça Vidal de Negreiros



Inauguração da Praça Vidal de Negreiros 1924



A Praça Vidal de Negreiros em 1929. Construção para o entretenimento urbano e o intenso movimento montado: o ponto final dos ônibus dos bondes. Repetidamente conhecido por Fórum de Dom Rêis, o local de passagem é época de comemoração popular por ocasião das festas, sendo nos dias atuais conhecido como: Praça Vidal de Negreiros.



A Praça Vidal de Negreiros, 1929. Vista do grupo montado do ponto de ônibus. Local de grande movimento urbano, o ponto de ônibus, possui o ponto de ônibus, o ponto de ônibus e o ponto de ônibus.

ANTES: O cruzamento da Rua Delfina (atual Duque de Caxias) com a Avenida do Rio Branco, conhecido popularmente como "Fórum de Dom Rêis". Era uma área na qual prevalecia a presença do local conhecido de origem colonial, edificado até o fim do século XIX. A construção da Praça Vidal de Negreiros trouxe um novo significado de modernidade e trouxe uma verdadeira reforma urbana com 7.300 m². Além disso, de uma extensa área edificada para a criação de uma praça pública, representou o momento de culminância do primeiro ciclo de modernização da cidade.

DEPOIS: A construção da Praça Vidal de Negreiros trouxe o espírito de uma época. A modernidade, de modernização, de modernização e modernização das condições de circulação entre Cidade Baixa e Cidade Alta, justificaram a intervenção. Com o nome de Dom Rêis, a Praça, na ocasião da sua inauguração, em um teatro urbano degradado construído "o mais lindo logradouro da cidade". Em consonância com as ideias de modernidade a Praça foi edificada para atender "as novas necessidades e aspirações da nossa povo".

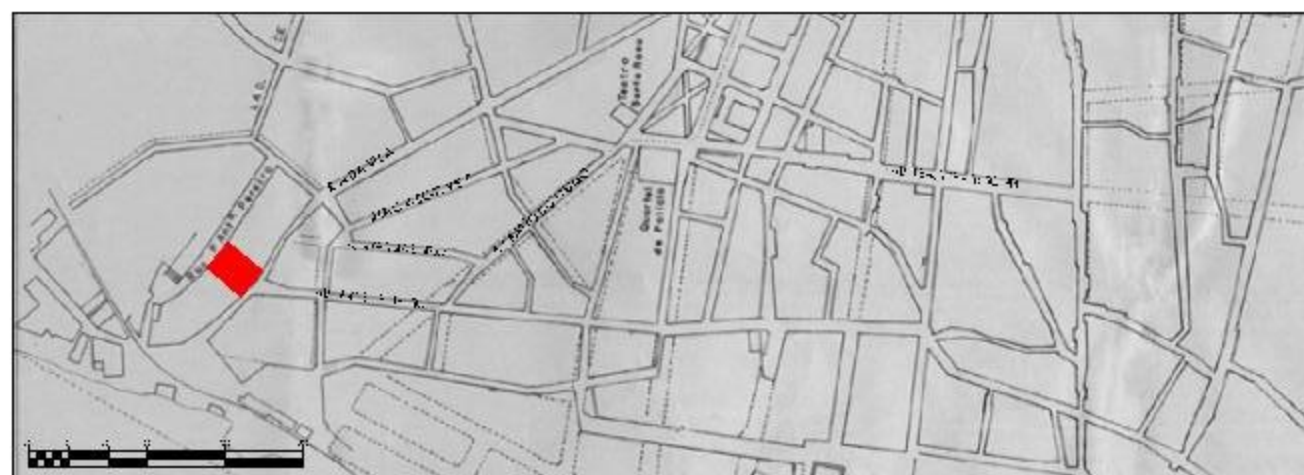
Praça Anthenor Navarro - 1930-1932

Intervenção: Construção de uma Praça

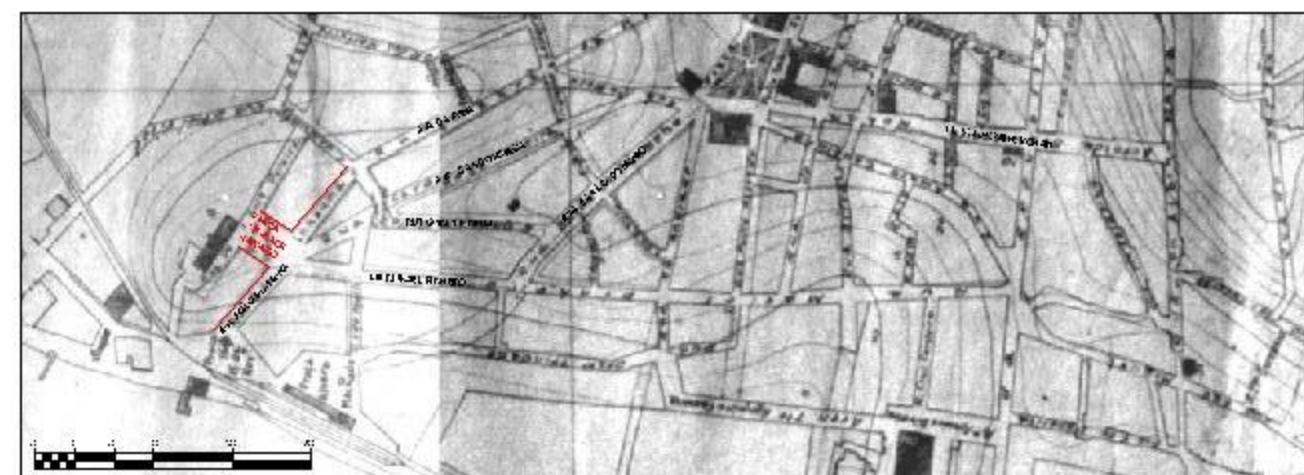
A operação envolveu: Desapropriação e demolição de área edificada.



Praça Anthenor Navarro - Década de 1930.
Vista do edifício da Associação Comercial, no fim do Rua Moço Preto.
FONTE: Arquivo Lino de Azevedo



Porto de Galinhas 1923 - em destaque, a área onde se deu a criação da Praça Anthenor Navarro.



Porto de Galinhas 1930 - em destaque a área onde se deu a criação da Praça e a nova configuração do sistema viário da área.



Rua Moço Preto - de fundo, parte dos edifícios demolidos por criação da Praça Anthenor Navarro.



Porto de Galinhas 1930 - de fundo, parte dos edifícios demolidos por criação da Praça e a nova configuração do sistema viário da área.

ANTES: Na ocasião da ampliação da Rua Moço Preto, que concentrava toda a atividade comercial, e consequentemente demandava melhores condições de circulação, a Prefeitura decidiu pela criação desta como o Porto de Galinhas, via o Largo de São Pedro. A Praça, então construída, contribuiu para des congestionar e amenizar a circulação para o sistema viário de um fecho para onde convergia o fluxo de várias ruas.

DEPOIS:

A abertura da Praça Anthenor Navarro resultou em menor risco a exposição da Praça da Vida de Negreiros. Alendando-se aos materiais de memória da circulação viária e do planejamento e desenvolvimento urbano, uma extensa área edificada foi desvalorizada e demolida para a criação da intervenção. A construção da Praça contribuiu para melhorar o trânsito e para o desenvolvimento da circulação.

Temperatura

10

Foto: Prefeitura

2.8 - AS REPERCUSSÕES DO URBANISMO CIRÚRGICO NA MODERNIZAÇÃO DA CAPITAL PARAIBANA

A ação do urbanismo cirúrgico na capital paraibana durante a primeira metade do século XX contribuiu substancialmente para a mudança de fisionomia urbana e a construção de uma cidade moderna. Durante o período que vai da primeira metade dos anos 1910, quando foram implantados os primeiros serviços urbanos modernos (abastecimento d'água, energia elétrica e bondes elétricos), até 1940, podemos observar o trinômio *embelezar, sanear e circular* presente no discurso do poder público justificando as ações; presente nas reivindicações de melhoria e embelezamento urbano da elite local; presente no discurso favorável às transformações e presente também no discurso daqueles que se mostraram contrários às mudanças.

A Primeira República correspondeu a um período de profundas modificações no país, do ponto de vista social, político e econômico. O novo regime demandou uma nova cidade, e a disseminação de uma ideologia modernizadora e sanitaria se deu para além dos limites dos principais centros urbanos do país.

A capital paraibana não esteve à margem desse processo. Sua modernização urbanística se processou em paralelo com o que acontecia nas principais capitais brasileiras. Por aqui circularam profissionais de renome nacional, como Saturnino de Brito, Baeta Neves e Nestor de Figueiredo.

Entre 1910 e 1940, a cidade assistiu a inúmeras intervenções que findariam por redefinir sua paisagem. A incômoda imagem de cidade acanhada e colonial foi combatida ao longo de diversas administrações. A análise do período revela que num primeiro momento as intervenções se davam pontualmente, desvinculadas de um planejamento prévio, de um plano de conjunto.

Palavras como *melhoramento* ou *embelezamento*, constantemente presentes nos discursos, eram assimiladas como sinônimo de modernização. A descrição da cidade como "uma boa terra" onde "tudo falta"¹ permitia que mesmo as intervenções mais isoladas contribuíssem significativamente no âmbito geral.

Mais do que transformar profundamente a cidade, a ação do poder público investiu na construção de imagens urbanas emblemáticas. A inauguração da Praça Vidal de Negreiros representa bem tal postura.

¹ CRUZ, João Claudino de Oliveira. *Melhoramentos da Capital da Parahyba*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, Vol. 7, 1932 .

Analisando o mapa das intervenções, percebemos a intensidade do processo. Verificamos ainda que as sucessivas administrações públicas investiram esforços no sentido de dar continuidade ao processo de modernização. Inúmeras ruas sofreram modificações e muitos prédios foram demolidos para a criação de praças – aspecto bastante relevante se compararmos com as experiências desenvolvidas em outras cidades.

A consulta de publicações da época permite-nos avaliar o impacto das obras de modernização. O jornal *A União*, órgão da imprensa oficial, freqüentemente publicava notas divulgando o andamento dos serviços e festejava abertamente as iniciativas do poder público no sentido de promover o progresso da cidade.

Em janeiro de 1921, ele publicou uma matéria, intitulada “Esthetica da Cidade”, na qual discutia a importância da iniciativa, então tomada, de se elaborar um código de edificações, que era vista como “um dos serviços indeléveis do sr. Dr. Guedes Pereira, prefeito municipal, à nossa urbs, já muito carecida de uma severa regulamentação apropriada em tudo **ao surto quotidiano dos nossos progressos**”² (Grifo nosso).

O discurso oficial era sempre dos mais entusiásticos. No período 1921-1924, eram constantes as referências às obras em andamento e aos benefícios que elas trariam à cidade. O anúncio da inauguração da Praça Vidal de Negreiros é um dos mais contundentes exemplos disso:



FIGURA 25 - Detalhe da edição de 14.10.1924 do Jornal A União – Foto: Wylinna Vidal

A matéria exaltava a “atmosfera de extraordinário regosijo popular” verificada na inauguração da Praça; enaltecia a iniciativa do Prefeito Guedes Pereira, “homem culto, prefeito incansável”, e mais adiante mencionava a demolição da Igreja do Rosário como uma perda aceitável, e até mesmo necessária, à regeneração daquele trecho da cidade:

É uma realização que, por si só, assinalaria indelevelmente os esforços de uma administração bem intencionada que executou tal melhoramento, consultando **uma velha e gritante exigência de**

² ESTHETICA da Cidade. *A UNIÃO*, 12 de Janeiro de 1921.

Transformações Urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910-1940.

Wylinna Vidal

PPGEU

nossa urbs, que, na mesma área onde hoje se ostenta o lindo logradouro, tinha a lhe comprometer a **esthética** e a **hygiene** um casario infecto, angustiando um trecho de rua grandemente movimentado. Para construção da Praça Vidal de Negreiros houve o sr. Prefeito de desapropriar, entre outros edifícios, um da Mitra, [...] o Cinema-Morse, umas doze taperas e o templo do Rozario, pesada construção barroca, do XVII século. Desappareceu, assim, aquella pagina de granito que testificava o fervor religioso e o senso esthetico dos nossos antepassados. **O progresso é assim, não se faz sem arrazamentos.** Em compensação, e satisfazendo as novas necessidades e aspirações do povo, entregou-nos [...] ao nosso zelo, ao nosso culto pelo bello, às nossas exigências de conforto o logradouro Vidal de Negreiros.”³ (Grifos nossos)



FIGURA 26 - Rua Direta, 1920: Vê-se a Igreja do Rosário e a quadra que cederia lugar à Praça Vidal de Negreiros. FONTE: Acervo Laudereida Marques.



FIGURA 27 - Praça Vidal de Negreiros, 1930. FONTE: Walfredo Rodriguez

³ PRAÇA “Vidal de Negreiros”. A *UNIÃO*, 14 out. 1924.

Por outro lado, nenhuma mudança – principalmente uma dessa natureza, que interferiu na dinâmica urbana e na vida de seus habitantes – podia ser aceita passivamente por todos. A imagem de unanimidade foi convenientemente divulgada pelo poder público. Porém, já em 1921, antes mesmo do intenso trabalho realizado por Guedes Pereira e Solon de Lucena, sobretudo com a execução do projeto de esgotos, algumas vozes de intelectuais locais se posicionavam contra a forma como vinha se processando a modernização da cidade. A revista *ERA NOVA*, uma dos principais veículos de divulgação dos valores da elite local, publicou, em seu primeiro número, um artigo intitulado "A Nossa Urbs e o Modernismo", da autoria de Alcides Bezerra (diretor da Instrução Pública no Governo Solon de Lucena), no qual ele combatia com veemência o indiscriminado movimento transformador da urbe:

A cidade está mudando sensivelmente de aspecto. Perde sua feição colonial para vestir a máscara uniforme da civilização. Há quem se rejubile com isto e deseje que a mudança seja completa, radical. Não deve ficar pedra sobre pedra. [...] Esta ânsia mal sã de que o Brasil perca, no mais breve tempo possível, o chamado depreciativamente de aspecto colonial, deve ser combatido em nome da arte e da história. [...] Contemporâneo das grandes mudanças que diversificam as feições da nossa urbs, não posso pensar no problema sem temer pelo futuro della. Dentro de poucos annos terá perdido todo o seu pittoresco e **será uma banal cidade moderna** como tantas outras que se improvisam nas zonas férteis. O cunho que parecia indelével de três séculos terá apagado completamente.⁴ (Grifo nosso).

Alcides Bezerra ressaltava o aspecto colonial da paisagem como algo positivo, em contraponto à tendência uniformizante da paisagem moderna em construção. As críticas que teceu ao longo do artigo referiam-se ao vultoso programa de embelezamento urbano empreendido por Camilo de Holanda (1916-1920), que legou aos paraibanos uma capital pontuada por novos edifícios e belas praças, porém sem saneamento.

As palavras do articulista soavam como um prenúncio da fase de mais intensa transformação que a cidade vivenciaria. A partir de 1923, com o início das obras do saneamento, a cidade incorporou a imagem de num imenso canteiro de obras. Diversas vias foram alargadas, aproveitando a necessidade de dar passagem aos coletores de esgoto; novas ruas foram abertas; o traçado de diversas vias sofreu correções que motivaram desapropriações e demolições. Além da Igreja do Rosário, também em 1923, a Igreja Mãe dos Homens, no bairro do Tambiá, foi demolida para

⁴ ERA NOVA, nº 1 – 27 de Março de 1921.

Transformações Urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910-1940.

dar melhores condições de circulação ao bonde, em seu local tendo sido implantada a Praça Antônio Pessoa. A área do entorno da Lagoa e o bairro do Tambiá foram beneficiados com grandes investimentos em melhorias urbanas, tornando-os espaços atraentes à expansão da cidade na direção leste.

Ao final do quadriênio 1920 – 1924, as mensagens apresentadas por Solon de Lucena e Guedes Pereira, descrevendo as obras que foram realizadas durante esse período, nos dão uma visão da extensão das transformações, o que justifica assinalar esse momento como o encerramento do primeiro ciclo de modernização da capital paraibana.

Em 1925, sob o título "A transformação da cidade", a revista *ERA NOVA* estampava a imagem da construção da Praça Vidal de Negreiros, flagrada entre os escombros remanescentes da demolição do templo do Rosário e com o edifício de abrigo para os bondes ainda em construção. Quase um ano após sua inauguração, em 12/10/1924, a imagem da Praça Vidal de Negreiros, ainda em construção, evocava um dos mais significativos desdobramentos desse processo de modernização. Era a realização de uma experiência pouco usual: demolir uma substancial parte de um grande quarteirão para a abertura de uma praça, desapropriar para criar um espaço aberto público. Juntamente com as obras do saneamento, o "arrazamento" do quarteirão do Rosário constituiu um marco emblemático de todo um processo que alterou profundamente a face da capital paraibana.



FIGURA 28 - Detalhe das obras de construção da Praça Vidal de Negreiros.

Uma verdadeira clareira urbana aberta no tecido colonial.

FONTE: Revista Era Nova – nº 76 – 01/04/1925

Não causa nenhum estranhamento que vozes como a de Gilberto Freyre – líder do movimento regionalista – se posicionassem contra as perdas materiais intrínsecas ao processo de modernização urbanística. Em matéria intitulada “A physionomia das novas cidades”, publicada em 1925 na *ERA NOVA*, esse escritor evocava uma imagem bastante enfática das transformações ocorridas na cidade. Logo de início, mencionava a necessidade de o Nordeste defender a sua “physionomia”:

(Há) urgência de estender às cidadesinhas do interior o esforço de defesa. Porque a essas cidadesinhas, avanços falsamente civilizadores têm levado e continuam a levar o horrível da arquitetura de confeitaria, vitoriosa nas capitais. Vitoriosa no Recife – donde já desapareceu tanta coisa interessante. E mais vitoriosa ainda na cidade da Parahyba.⁵

Ao longo do artigo, Gilberto Freyre descreveu a cidade da Parahyba, que conhecera em 1915, como sendo de um “ingênuo delicioso”, de um casario todo irregular nas ladeiras em ziz-zag. Porém ressaltou:

Hoje a Parahyba é uma cidade a sangrar: retalhou-a a cirurgia esthetica dos engenheiros, para reduzir todo aquele zig-zag a symetria. Debalde tenha dito lá o sr. Saturnino de Brito o que tantas vezes disse aqui: que a cidade pode adquirir conveniências modernas sem perder o seu caracter. E as suas egrejas velhas [...] É contra esse haussimanismo estúpido que é preciso movimentar o sentimento de uns e a intelligencia de outros, para que não desapareça de todo das nossas cidades a expressão da nossa vida e do nosso espírito.⁶ (Grifo nosso).

A magnitude das ações não passou despercebida. No entanto, a imprensa oficial sempre noticiava a modernização como algo positivo, necessário e há muito desejado pela população. A cidade parecia assimilar facilmente o *preço do progresso*, tanto que as demolições realizadas transcorreram sem maiores dificuldades. Vale salientar que as três igrejas demolidas em nome da modernização da cidade foram reconstruídas noutros locais. Perderam-se monumentos arquitetônicos, mas o ressarcimento na forma de um novo espaço para o exercício da fé bastou para muitos naquele momento.

A imagem de uma “cidade que sangra”, evocada por Gilberto Freyre, não parece, enfim, exagerada. Ao longo de três décadas, a morfologia do tecido urbano

⁵ ERA NOVA, n° 75 - 1 de abril de 1925.

⁶ Op. cit.

Transformações Urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910-1940.

sofreu profundas transformações. A análise comparativa entre as plantas de 1913 (do projeto de Saturnino de Brito), de 1923 e de 1930 (ver anexos) deixa transparecer o volume dos investimentos públicos no esforço da construção de uma capital moderna.

Na década de 20, foram elaboradas leis e foi organizado um corpo técnico conhecedor das questões urbanas. A planta de 1923 ilustra nas linhas tracejadas a extensão das ações projetadas por Guedes Pereira e o engenheiro militar Otto Kuhn, conforme foi noticiado no jornal *A União* em 02 de setembro de 1923:

Na parte referente ao serviço de escriptorio, a commissão já tem prompto um croquis para estudo, havendo o sr. Coronel Otto Kuhn, chefe do serviço, se entendido com o sr. Guedes Pereira, prefeito da capital, para poder projectar as modificações necessárias ao desenvolvimento da cidade.

Tais iniciativas, sem dúvida, contribuíram para garantir coerência ao processo desenvolvido no citado período.

O estudo do processo de modernização vivenciado na capital paraibana durante a primeira metade do século XX nos aponta similaridade com o que se verificou em outras capitais: intervenções incisivas no tecido urbano colonial visando adequá-lo às novas tecnologias de infra-estrutura urbana; embelezamento restritos a certos trechos da cidade, a busca de se criar imagens simbólicas de uma modernidade que não se estendia à cidade como um todo; enfim, um processo fruto das aspirações da elite local e cujos benefícios a esta se destinou.



FIGURA 29 – Praça Venâncio Neiva [anos 20]

FONTE: Arquivo Humberto Nóbrega

CAPÍTULO 3

A EXPANSÃO URBANA: os rumos de uma cidade em transformação

*"Não me conformo e me sinto deveras constrangido toda vez que tenho de dar o alinhamento e a locação de um prédio sem o complemento e condição primordial – o nivelamento da rua onde vai ser construído"*¹

O esforço do poder público em modernizar a capital paraibana impôs, ao longo da primeira metade do século XX, transformações profundas ao seu tecido urbano e o desaparecimento, em muitos trechos, do seu aspecto pitoresco de cidadezinha colonial, de ruas estreitas e desalinhadas, que pareciam se estender à medida que as casas iam sendo construídas.

Paralelamente ao processo de cirurgia urbana, que buscava adaptar o antigo tecido às novas tecnologias de transporte e infra-estrutura urbana, um outro processo se desenvolvia – a cidade se expandia – ocupando áreas cada vez mais distantes do seu núcleo central, demandando a expansão da malha viária e dos serviços urbanos.

A planta de 1855 e a *Monographia da Cidade da Parahyba do Norte*² nos serviram de ponto de partida para a construção de uma imagem da estrutura da cidade e da forma como vinha se dando seu crescimento até fins do século XIX.

Conforme a referida monografia, em 1889 a parte alta da cidade contava com 28 ruas, 7 travessas, 20 becos, 10 praças, 2 fontes públicas, 3 conventos, 11 igrejas, 10 edifícios públicos, 2 edifícios particulares, 1 cemitério, 1 jardim público e 984 prédios, dos quais 44 eram sobrados e 382, casas de palha.

Na Cidade Baixa, encontravam-se 31 ruas, 9 travessas, 13 becos, 10 praças, 2 fontes públicas, 2 igrejas, 13 edifícios públicos, 2 edifícios particulares, 1 cemitério e 1112 prédios, dos quais 50 eram sobrados e 361, casas de palha.

¹ MENSAGEM apresentada ao Conselho Municipal da Capital do Estado da Parahyba em dezembro de 1921, pelo prefeito, Dr. Walfredo Guedes Pereira. Parahyba: Imprensa Oficial, 1921. p. 8.

² JARDIM, Vicente Gomes. *Monographia da Cidade da Parahyba do Norte*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, Vol. 2, 1910 – p. 85-111 e Vol. 3, 1911- p. 83-111.

Durante o Império, a expansão urbana em João Pessoa se deu por meio do prolongamento de ruas existentes. O relatório de Beaurepaire Rohan, de 1858, fazia menção à falta de alinhamento das ruas e ao aparente labirinto em que vinha se convertendo a cidade em virtude do seu crescimento espontâneo. Embora os relatos apontassem para esse padrão de expansão, ao elaborarmos a planta da cidade para 1889 e compararmos esta com a planta de 1855 não apenas confirmamos a espontaneidade da expansão ocorrida como também tivemos condições de identificar que áreas da cidade foram ocupadas seguindo esse padrão.

A expansão espontânea, a partir do prolongamento de ruas existentes predominou até os primeiros anos do século XX. A primeira expansão planejada que identificamos foi a criação do bairro de Jaguaribe, na década de 1910. Tratou-se de um loteamento aberto, por iniciativa dos proprietários, em áreas antes ocupadas por sítios. O surgimento do bairro e a configuração que ele assumiu estão vinculados às obras realizadas no início dos anos 10 para a implantação do primeiro serviço de abastecimento d'água da cidade.

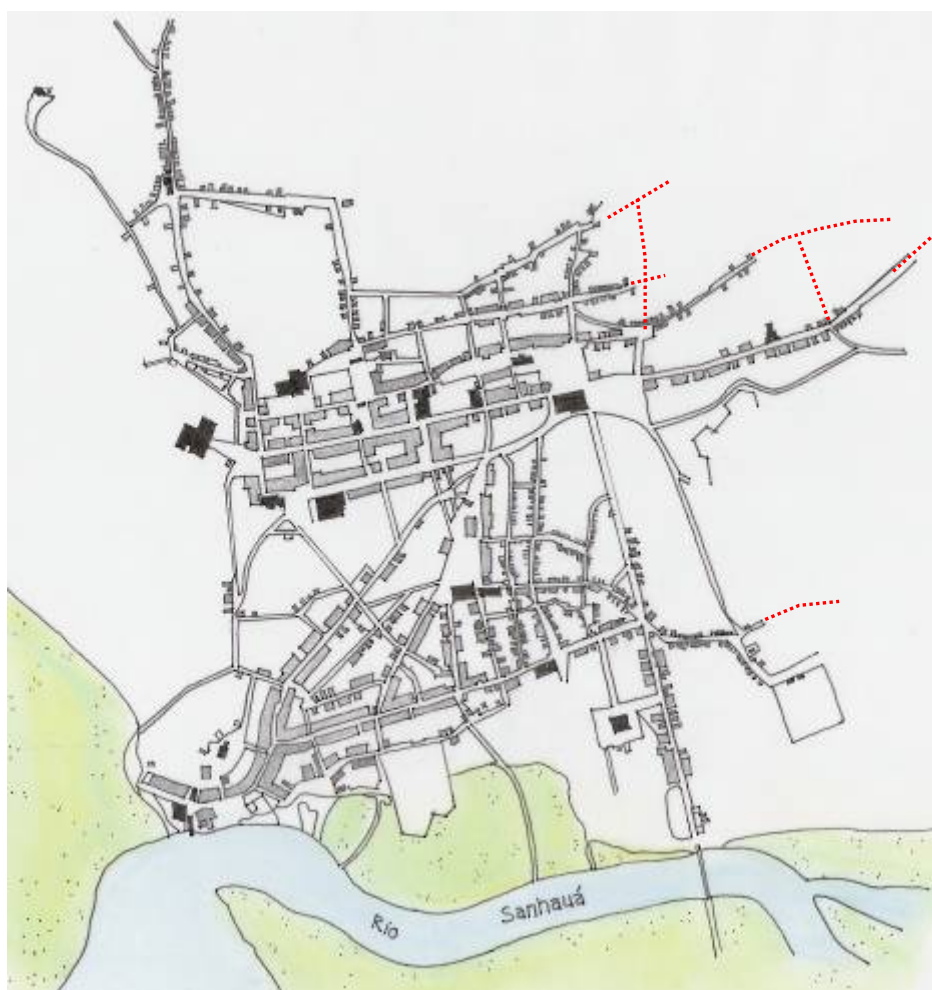


FIGURA 30 – Planta da Cidade da Parahyba, 1855.

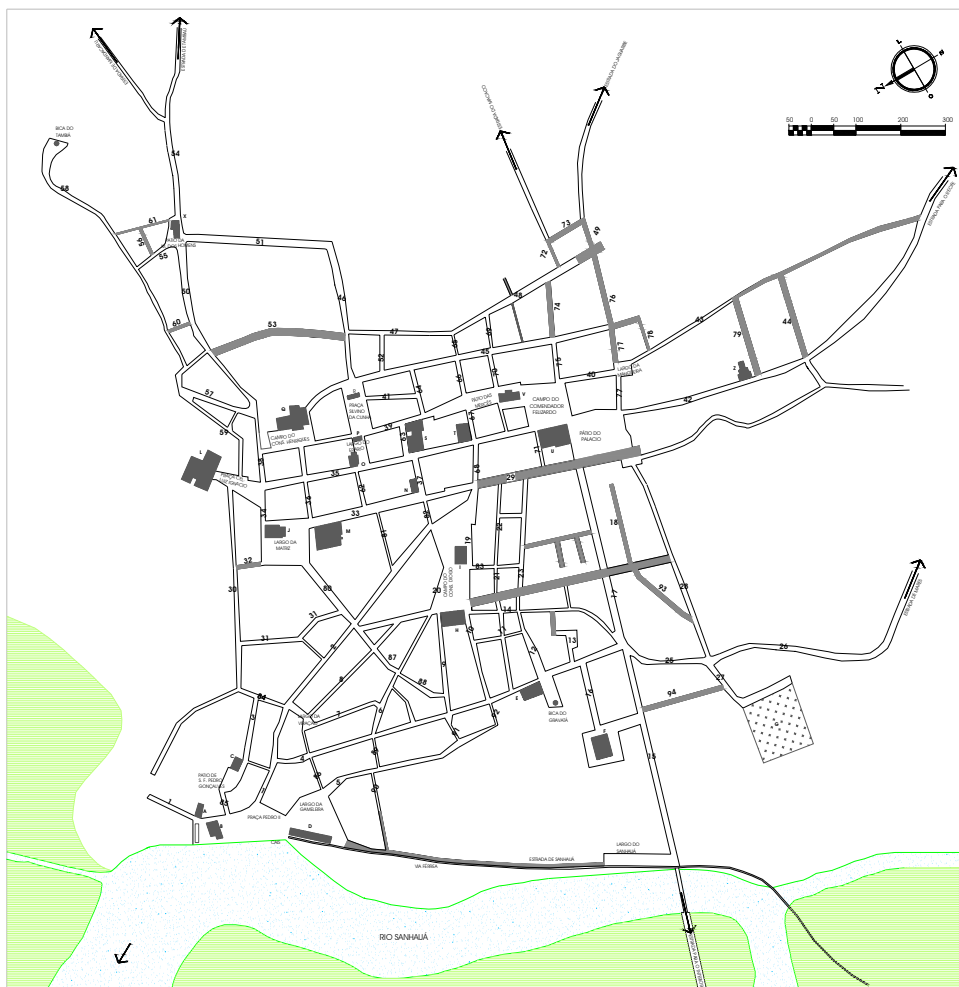


FIGURA 31 – Planta da Cidade da Parahyba, 1889.

Em negrito: os edifícios públicos.

Em cinza: as vias públicas abertas ou prolongadas entre 1855 e 1889.

A implantação desse serviço, projeto de responsabilidade do diretor de Obras Públicas do Estado, o bacharel Miguel Raposo, deu lugar à abertura de uma via ligando o manancial, na mata do Buraquinho, ao reservatório elevado, na Cidade Alta. Tratava-se de uma avenida com 22 m de largura e 1.350 m de extensão – a primeira da cidade – partindo da estrada do Macaco, atravessando a estrada do Jaguaribe e a Rua da Palmeira, e vindo terminar na Rua das Trincheiras, na altura da Igreja do Bom Jesus. Posteriormente denominada de Avenida João Machado, a sua abertura sinalizou o início de uma nova era, constituindo um marco no processo de modernização da cidade.

Em relatório apresentado a presidência do estado, Miguel Raposo assim se refere à nova avenida:

E deste modo ficou a Parahyba dotada de mais um grande melhoramento, não só porque dentro em breve esta avenida constituirá um novo arrabalde, como porque veio ella satisfazer uma necessidade que há muito impunha como urgente, e que era a comunicação de três estradas que, quasi parallelamente, se dirigiam para a cidade, sem nenhuma comunicação entre si.³

Ao longo da nova avenida, seriam construídas, conforme as aspirações de progresso da época, belas moradias para as classes mais abastadas. Implantadas em lotes de dimensões generosas, com jardins a contorná-las, eram símbolos de uma maneira de morar em conformidade com os novos conceitos de higiene e conforto. A nova avenida e suas belas residências imprimiram à paisagem um aspecto bastante diferente daquele das ruas estreitas e das casas geminadas do centro da cidade.

Além de trazer ares de progresso, a avenida João Machado reforçou a tendência de expansão da cidade na direção sul. O novo bairro de Jaguaribe tomou o seu alinhamento como referência para o seu traçado, três ruas dele tendo sido lançadas quase parallelamente à avenida: a da Glória, a do Meio e a da Concórdia.

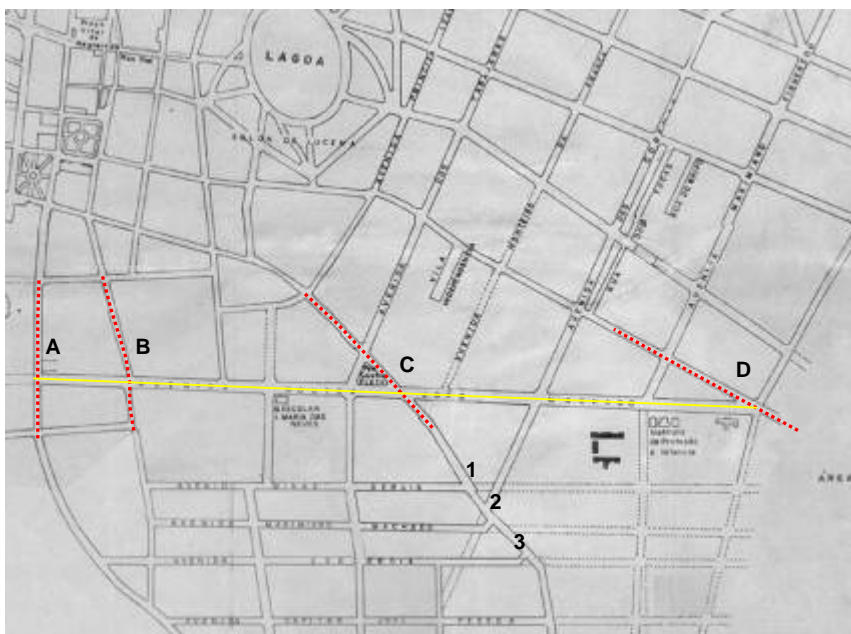


FIGURA 32 – Detalhe da Planta da Cidade, 1923.

As letras indicam a ligação entre a Avenida João Machado (em amarelo) e quatro importantes vias da cidade:

- A – Rua das Trincheiras;
- B – Rua da Palmeira;
- C – Estrada do Jaguaribe e
- D – Estrada do Macaco.

Os números destacam as três primeiras ruas do Bairro de Jaguaribe traçadas quase paralelamente à nova avenida:

- 1 – Rua da Glória; 2 – Rua do Meio e 3 – Rua da Concórdia.

³ RAPOSO, Miguel em *Mensagem apresentada a Assembléia Legislativa do Estado pelo Dr. João Lopes Machado em 1º de setembro de 1911*. Parahyba do Norte: Imprensa Oficial, 1911.



FIGURA 33 - Trecho da avenida João Machado na confluência com a antiga rua da Palmeira.

FONTE: Arquivo Público Estadual.



FIGURA 34 – Rua das Trincheiras [anos 40]

FONTE: Arquivo Humberto Nóbrega.

O traçado regular do bairro de Jaguaribe marcou o início de uma mudança no processo de crescimento urbano, em que passou a predominar a ocupação de grandes áreas na forma de loteamentos planejados – em substituição à tradicional expansão espontânea. Nessas novas áreas prevaleceria a adoção do traçado regular e ortogonal, muito usado no Brasil do século XIX, que se tornaria o tipo de desenho mais usual nas expansões urbanas da capital paraibana.

Logo após a inauguração do serviço de abastecimento d'água (ocorrida em abril de 1912), Saturnino de Brito, atendendo ao convite do governo do estado, elaborou em 1913, como complemento de um plano de esgotos, um projeto de melhoramentos e expansão urbana para João Pessoa. Sua proposta para a expansão urbana foi extremamente significativa para a história do urbanismo local e brasileiro.

Tal proposta foi elaborada com base em uma planta que ele considerou “insuficiente para organização de um projeto de melhoramentos completo e seguro”,⁴ mas que não impediu que ele chegasse a uma proposta radicalmente inovadora. Provavelmente, tratava-se da planta levantada em 1855 e que fora reduzida em 1905, por Artur Januário Gomes D’Oliveira.

A malha urbana que aparece no seu projeto é bem mais ampla que a mostrada em nossa planta de 1889, compreendendo as recentes expansões representadas pela Avenida João Machado e o novo bairro de Jaguaribe.

No relatório que apresenta o projeto, Saturnino de Brito propôs o saneamento da Lagoa dos Irerês (a atual Lagoa do Parque Solon de Lucena), situada no extremo leste da cidade, em área que ele vislumbrava como a que a que melhor se prestaria para expansão urbana. Desde muito tempo, e segundo os médicos da capital, essa lagoa era considerada uma área insalubre, por concentrar um grande volume de águas estagnadas – o que a tornava um obstáculo ao crescimento da cidade.

Tanto era assim que ao longo da segunda metade do século XIX o crescimento da cidade se direcionara ao sul (Trincheiras e Cruz das Armas) e a leste – na direção do Tambiá, insinuando uma tendência expansionista em direções mais ou menos ortogonais. Em 1912 surgiu o novo bairro de Jaguaribe, a sudeste, deixando entre ele e Tambiá uma descontinuidade no tecido urbano, representada por uma ocupação na forma de granjas e sítios, e centrada na Lagoa.

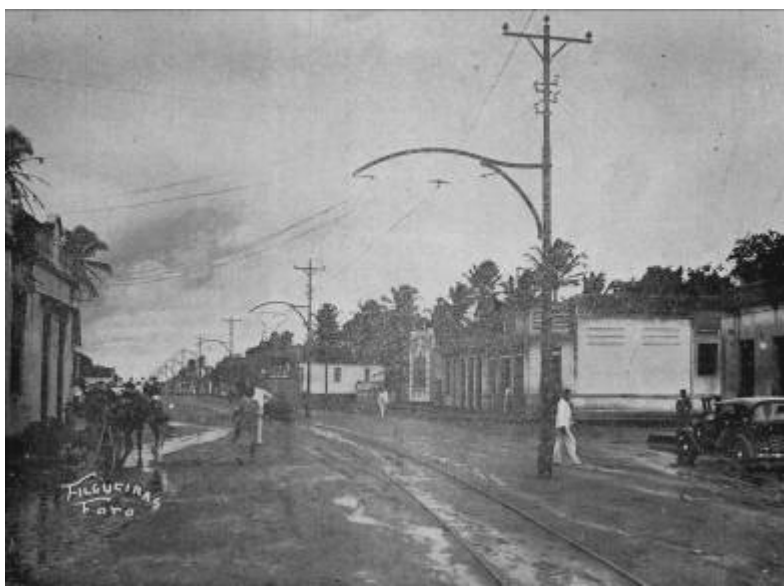


FIGURA 35 – Linhas de bonde de Cruz das Armas, 1938. FONTE: PARAÍBA. Realizações do governo Argemiro de Figueiredo. João Pessoa: Departamento Estadual de Publicidade.

⁴ BRITO, Saturnino de. *Saneamento da Parahyba do Norte – Projecto dos esgotos*. Parahyba do Norte, Imprensa Oficial, 1914. p. 7

Transformações Urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910-1940.

3.1- O caráter inovador do traçado de Saturnino de Brito para a expansão da capital paraibana.

Saturnino de Brito planejou a expansão da cidade em um terreno de aproximadamente 100 hectares nas vizinhanças da Lagoa, reservando um trecho para o parque que propunha. Ele propôs o preenchimento da lacuna surgida entre Tambiá e o bairro de Jaguaribe, concebendo, para tal, um traçado bastante original, formado de quadras poligonais irregulares e triangulares. Na parte mais oriental do terreno, ele projetou uma larga avenida ligando os dois bairros e fechando o polígono delimitador da sua área de expansão.

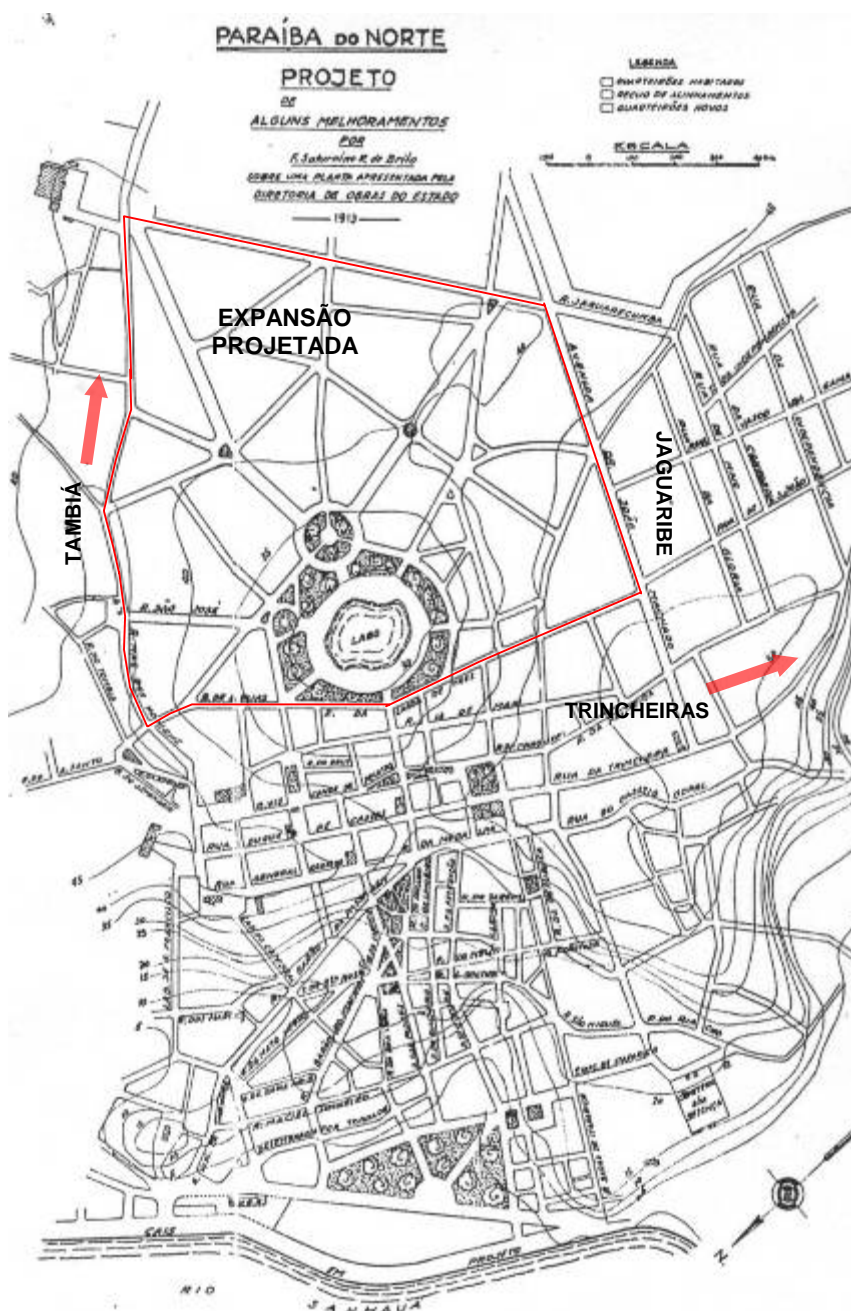


FIGURA 36 - Projeto de Saturnino de Brito para a expansão da Parahyba do Norte – 1913. O destaque da área da expansão projetada, os textos e as setas foram acrescentados.

A análise da planta apresentada por Saturnino de Brito evidencia a originalidade do traçado que propôs, que diferia dos traçados existentes na cidade. Não se assemelhava à configuração do núcleo mais antigo, distribuídos nas cidades baixa e alta; nem aos bairros de Tambiá e Trincheiras, frutos do antigo processo de expansão urbana a partir do prolongamento de ruas existentes; nem ao nascente bairro do Jaguaribe cujo traçado seguiu o esquema da trama ortogonal, que em outras cidades vinha sendo bastante utilizado desde o período imperial.

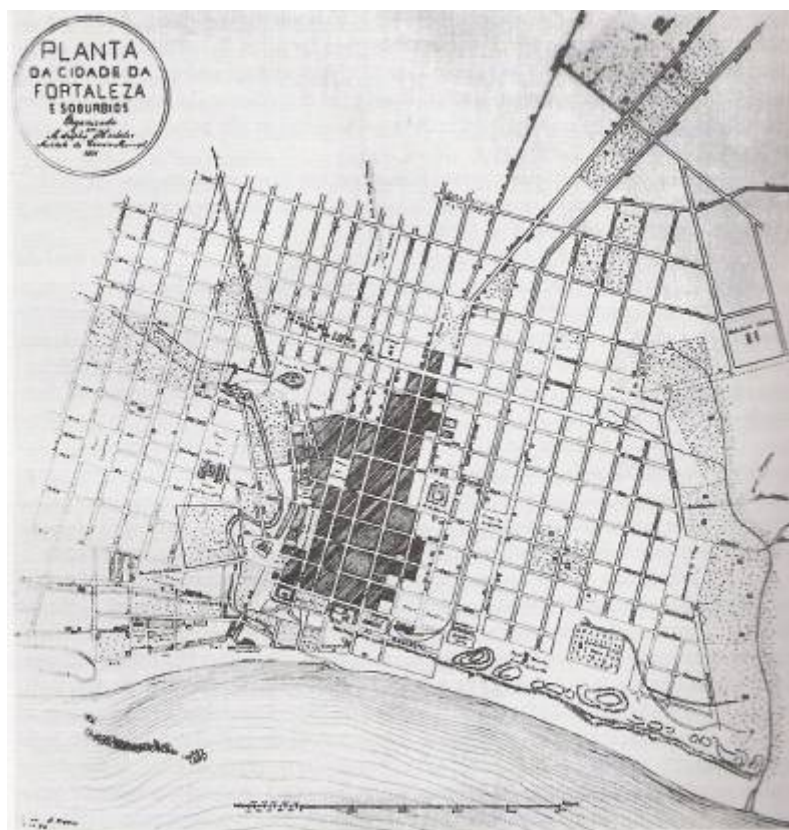


FIGURA 37 – Planta da Cidade de Fortaleza e subúrbios (1875), de Adolfo Herbster. Traçado em xadrez para a expansão urbana. A área escura corresponde ao núcleo central urbano. FONTE: Sebastião Rogério Ponte, *Fortaleza Belle Époque: reformas urbanas e controle social (1860 - 1930)*. 3. ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2001.

Tal esquema assumiu uma dimensão importante em duas capitais nordestinas, Fortaleza e Natal. Em Fortaleza a solução da quadrícula foi adotada bem cedo, em fins dos anos 1810, e em 1875, uma trama maior, projetada pelo engenheiro pernambucano Adolfo Herbster, imprimiu à cidade um aspecto global de regularidade. Em São Paulo, muitos foram os bairros criados com planta em quadrícula: só nos anos de 1890 surgiram, entre outros, o loteamento da Avenida Paulista e a Vila Gomes Cardim. Segundo Hugo Segawa⁵, o desenho reticulado ortogonal predominaria até a

⁵ SEGAWA, Hugo. *Prelúdio da Metrópole. Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*. São Paulo: Atelier Editorial, 2000. p.110.

Transformações Urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910-1940.

segunda década do século XX com o surgimento dos padrões da *Companhia City* de loteamentos.

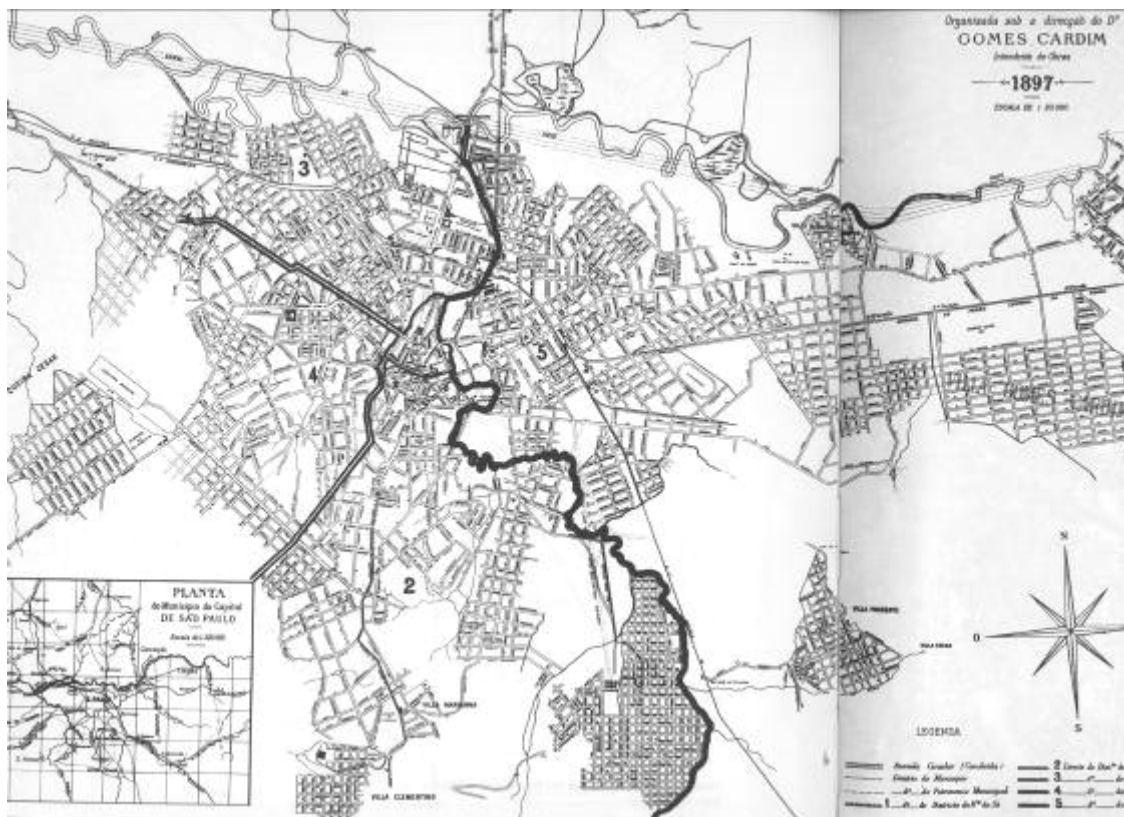


FIGURA 38 - Planta Geral da Capital do Estado de São Paulo – 1897

FONTE: Rosa Grena Kliass. *Parques Urbanos de São Paulo*. São Paulo: PINI, 1993.

O traçado projetado por Saturnino era também bastante diferente daqueles adotados no Brasil nas três décadas anteriores, inclusive daqueles que ele próprio havia elaborado – dentre os quais podemos destacar o concebido para a cidade de Santos, no estado de São Paulo.

A Figura 36 ilustra a proposta que Brito apresentou ao governo paraibano. Entre as vias projetadas não há paralelismo; em apenas três pontos as ruas formam ângulo reto; e as quadras são todas desiguais, apresentando configurações muito irregulares – triangulares, trapezoidais ou pentagonais, por vezes com alguns lados reentrantes.

No relatório, Saturnino afirma ter traçado as ruas de modo a estas facilitarem a extensão e o funcionamento das redes sanitárias, o que implicava que a malha formada deveria adaptar-se a topografia do sítio: “procurei traçar as ruas novas de modo a terem todas uma declividade favorável ao escoamento pluvial e à execução dos

esgotos”.⁶ Apesar de expor sua preocupação em elaborar um traçado sanitário⁷, a topografia da área de expansão permitia que se chegasse a outras alternativas de traçado, pois o terreno tinha um relevo naturalmente favorável às redes sanitárias, dado que um terço dele era praticamente plano e alto e o restante apresentava declividades moderadas.

A impressão que temos é que a topografia do local, nesse caso, não teve o poder de determinar a solução adotada por Brito. A acentuada irregularidade que o traçado assumiu possivelmente partiu de uma opção de ordem estética; o próprio engenheiro afirma ter elaborado seu plano “sem a preocupação inconveniente, e hoje condenada, de alinhar ruas rectas e longas, cortando-as em ângulos rectos”.

Há uma grande variedade de diferentes fórmulas urbanísticas convivendo em seu plano: ruas retas de curta e média extensão; algumas ruas curvas; um *rond-point*; nós formados pela convergência de cinco ruas; quadras desiguais; cruzamento de ruas a 90 graus e largos irregulares com ótimo potencial de se tornarem espaços públicos nodais interessantes do ponto de vista paisagístico.

Essa miscelânea de elementos gerou um desenho interessante, que no conjunto apresenta unidade de composição. Ao agregar tantos elementos variados ele estava pondo em prática o ensinamento de Camillo Sitte⁸, segundo o qual os traçados viários deveriam apresentar a maior variedade possível.

Saturnino teve êxito na iniciativa de criar um desenho irregular e variado para a capital paraibana, mas a originalidade da proposta revelava algumas dificuldades com relação à circulação de veículos – por exemplo, nos nós de cinco ruas, que, embora interessantes do ponto de vista estético, eram perigosos e desfavoráveis ao tráfego quando desprovidos de uma rotatória de raio razoável.

É preciso deixar claro que as eventuais falhas pontuais do plano não anulam nem comprometem sua característica principal de ser uma proposta original de caráter altamente inovador, constituindo um marco para o urbanismo brasileiro da Primeira República.

A falta de recursos para a execução das obras do saneamento resultou no engavetamento do projeto por uma década. Quando Saturnino de Brito retornou à

⁶ BRITO, Saturnino de. *Saneamento da Parahyba do Norte – Projecto dos esgotos*. Parahyba do Norte, Imprensa Oficial, 1914.

⁷ Ver BRITO, Saturnino. *Le tracé sanitaire des villes in Urbanismo-Estudos diversos*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1944.

⁸ SITTE, Camilo. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Editora Ática, 1992.

cidade, em 1922, para atualizar o projeto de 1913 e estudar a ampliação da rede de abastecimento d'água, ele constatou que a cidade havia se expandido, na área que ele planejara, sem levar em consideração seu plano. Ele expôs seu descontentamento assim:

As administrações municipais no Brasil, geralmente ainda não se convenceram da necessidade de se subordinarem as suas fortuitas iniciativas de “urbanismo” a certos princípios e aos planos gerais, sejam por elas organizados ou sejam pelos Governos dos Estados. Não se fazem geralmente os traçados das ruas que facilitem o esgotamento das águas pluviais e dos despejos domiciliários; predominam o acaso, o capricho ou a reguada inflexível. Não é, portanto, para se estranhar que na Paraíba ficasse esquecido o plano proposto, em 1913, para expansão da cidade (...) preferindo a Prefeitura os alinhamentos retos em xadrez.⁹

Ele lamentava que as autoridades paraibanas tivessem optado pela implantação de um traçado ortogonal convencional. Sua inventiva solução, traçada em moldes ainda não experimentados em cidades mais adiantadas, foi posta de lado pelo poder público – que, embora imbuído de um espírito modernizador, queria apenas alinhar a modesta capital paraibana ao que vinha sendo posto em prática nas principais capitais do país.

Do traçado de Saturnino de Brito materializou-se apenas a idéia da larga via retilínea ligando Tambiá ao bairro de Jaguaribe. A Avenida Maximiano Figueiredo, aberta entre os anos de 1918-1920, com 22 m de largura e cerca de 1km de extensão, é uma variante dela, lançada um pouco mais para leste e com uma direção ligeiramente diferente.

O traçado que foi implantado no lugar do projetado por Saturnino de Brito aparece na Figura 40 (a área de expansão foi ampliada um pouco, para o leste, chegando até a atual Av. Bento da Gama). Elemento importante dele é a Praça da Independência, construída em 1922, na ocasião das comemorações do centenário da Independência, em uma área doada para esse fim, pela família Guedes Pereira.¹⁰

⁹ BRITO, Francisco Saturnino de Rodrigues de. *Saneamento de Paraíba do Norte*, in *Obras Completas*, tomo V. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 374.

¹⁰ Em 1922, o prefeito Guedes Pereira fez a doação de uma enorme área de seu patrimônio particular no bairro do Tambiá, mais de 70.000 m² (MAIA, 1992:68) para que fosse edificada a Praça da Independência.

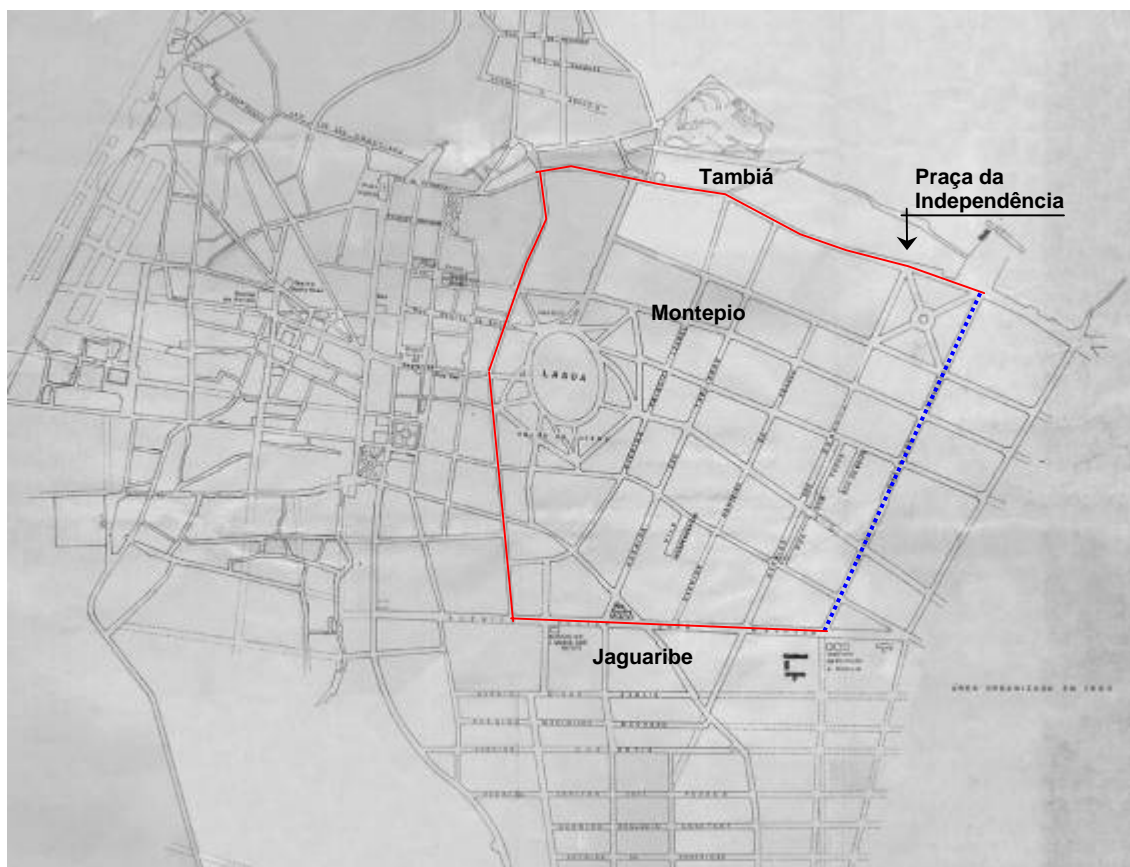


FIGURA 39 - Planta da Cidade, 1923: Observar a forma que assumiu a área entre as avenidas João Machado e Mosenhor Walfredo Leal – uma configuração que em nada se assemelhou ao projeto elaborado por Saturnino de Brito em 1913. Em azul: Avenida Maximiano Figueiredo.

FONTE: Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba.



FIGURA 40 – Vista aérea da Praça da Independência e ruas do seu entorno [anos 30].

FONTE: Arquivo Público Estadual

Entre 1910 e 1930, a cidade de João Pessoa expandiu-se numa proporção nunca antes verificada. A planta de 1920 revelou uma cidade pelo menos duas vezes mais extensa que aquela do início do século XX. E a planta de 1930 mostrou um tecido urbano ainda mais ampliado, em que já aparecem o traçado do Bairro dos Estados e da Av. Epitácio Pessoa, que constituiria um forte eixo indutor da expansão da cidade em direção à praia.

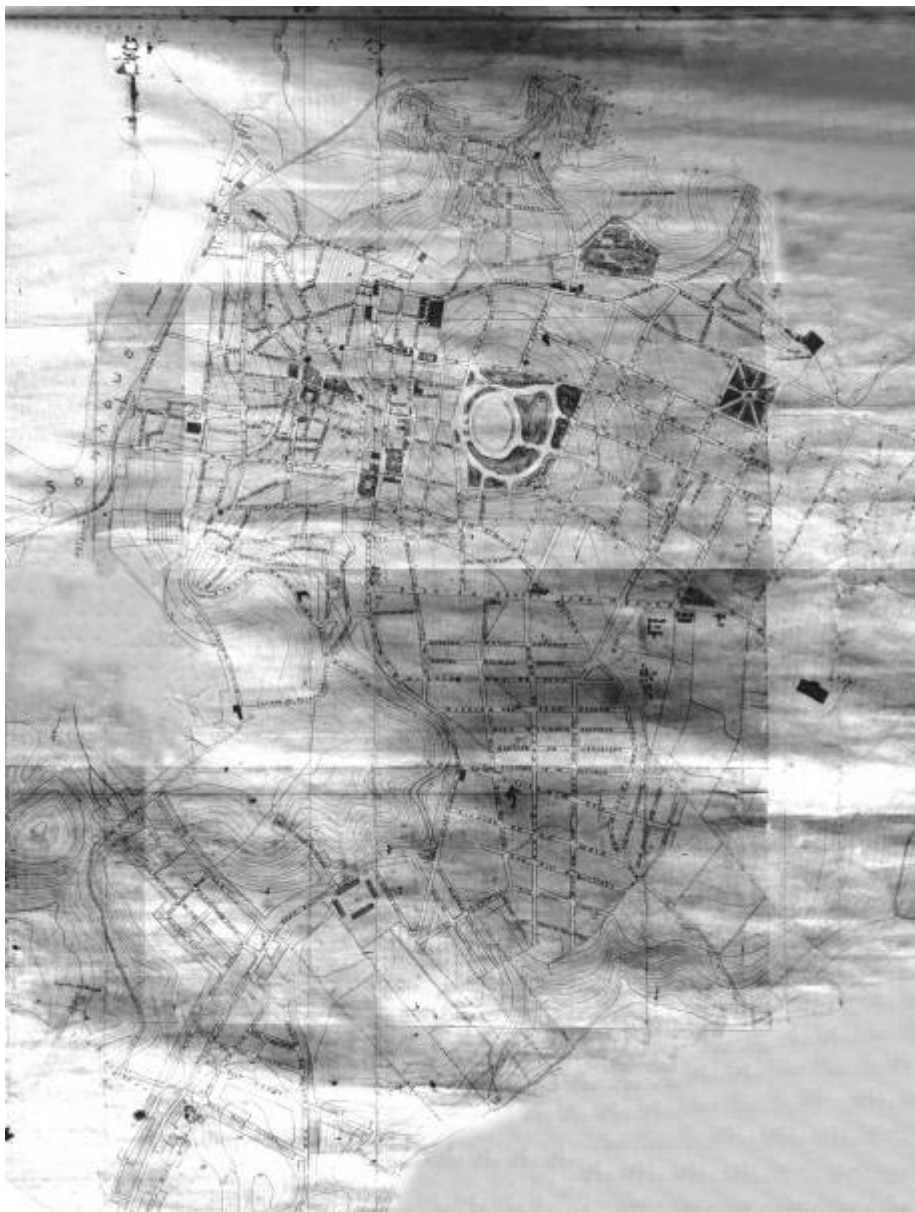


FIGURA 41 – Planta da Cidade de João Pessoa, 1930.

FONTE: Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba.

Entretanto, a cidade ainda carecia de um planejamento mais amplo que contemplasse toda a sua estrutura e apontasse rumos para o seu crescimento futuro. No sentido de atender às demandas por um plano urbanístico de conjunto, em 1932, o interventor Anthenor Navarro convidou o urbanista Nestor de Figueiredo para elaborar esse trabalho.

3.2 - O plano de Nestor de Figueiredo para João Pessoa.

"Os planos de urbanização entendem muito de perto os interesses geraes da collectividade, pois a sua finalidade é a hygiene, o conforto e o bem estar social."¹¹

Elaborado em um período de aparente estagnação de investimentos urbanos na cidade, o plano representava uma resposta às críticas de que a cidade não podia se expandir às cegas e refletia o atendimento de uma necessidade premente, conforme observou, então, o médico Josa Magalhães:

Entre nós urgia acção civilizadora da urbanização. De algum tempo a esta parte eram sensíveis as tendências expansionistas da cidade de João Pessoa, mas os seus anseios, neste sentido, se exerciam sem ordem, sem disciplina, sem continuidade. A cidade crescia às tontas, desorientadamente.¹²

O plano de Nestor de Figueiredo alinhava-se a iniciativas semelhantes verificadas em outras capitais à mesma época: *O Plano das Avenidas*, de Prestes Maia (1930) para São Paulo; *O Plano Agache* para o Rio de Janeiro (1930); *O Plano de Nestor de Figueiredo* para o Recife (1932), entre outros. Nos anos 1930, os planos de conjunto se caracterizavam por abordar a cidade de forma global, com a clara intenção de ordenar o espaço urbano. Um dos principais instrumentos adotados nesse sentido era o zoneamento, numa tentativa de prevenir o caos que poderia se instalar caso o crescimento das cidades fosse deixado à livre iniciativa. Outro aspecto bastante significativo diz respeito à ênfase dada ao sistema viário, tratado como elemento norteador dos planos, na busca de se obter eficiência na circulação, favorecendo a ligação entre os bairros e o centro. Além disso, as preocupações de ordem estética estavam presentes.



FIGURA 42 - Plano Nestor de Figueiredo - Recife, 1932



FIGURA 43 - Plano Agache - Rio de Janeiro, 1930

¹¹ A URBANIZAÇÃO de João Pessoa, por Josa Magalhães. *A UNIÃO*, 15 de Março de 1932.

¹² Op. cit.

A cidade de João Pessoa que Nestor de Figueiredo encontrou no início de 1932 era fruto de intenso processo de transformações, ocorridas, sobretudo nos anos de 1920. Seu plano deveria estabelecer uma continuidade com essa cidade, possibilitando-lhe crescer de modo racional e em harmonia com as exigências modernas de conforto, higiene e estética.

Demorando alguns dias na cidade no trato das questões relacionadas à elaboração do plano, Nestor de Figueiredo teve a oportunidade de sobrevoar João Pessoa e observá-la em pleno funcionamento. Segundo o jornal *A União* em 04 de Fevereiro de 1932:

Tem o avião a grande vantagem de surpreender a cidade em plena vibração de sua vida intensa. Os vários phenomenos que concorrem para o seu desenvolvimento irregular ou desordenado são de um golpe observados do alto, no seu conjunto.¹³

Durante a observação aérea foram feitos vários registros fotográficos, os quais permitiram ao urbanista proceder a uma leitura da cidade e de sua estrutura física. Algumas dessas fotos ilustraram a entrevista com Nestor de Figueiredo, publicada pelo jornal *A União*, em fevereiro de 1932.



FIGURA 44 - Panorama da Cidade Alta – Fotografia feita por Nestor de Figueiredo (1932)

FONTE: Jornal *A União*, 04, fev. 1932

¹³ Op. Cit. p.3.

Transformações Urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910-1940.

Wylma Vidal

PPGEU



FIGURA 45 - Panorama da Cidade Baixa – Fotografia feita por Nestor de Figueiredo (1932)

FONTE: Jornal *A União*, 04, fev. 1932.

Depois de firmada a contratação de Nestor de Figueiredo pelo governo do estado, foi designada uma Comissão do Plano da Cidade. Nos moldes adotados no Recife e no Rio de Janeiro, caberia à comissão colaborar com o urbanista na elaboração do plano, acompanhar seu desenvolvimento e zelar pela sua execução.

Instrumento característico do urbanismo norte-americano, as comissões dessa natureza deveriam ser compostas por representantes dos mais diversos segmentos da sociedade: o poder público e os diversos agentes que, de alguma forma, estivessem comprometidos com as questões urbanas. No caso de João Pessoa, a comissão designada contou com o Interventor Anthenor Navarro, como presidente, e o Prefeito da Capital, Borja Peregrino, como vice-presidente¹⁴.

Em março de 1932, Nestor de Figueiredo apresentou sua proposta de anteprojeto de remodelação e extensão para a cidade de João Pessoa¹⁵. Nela, ressaltou tratar-se de um primeiro estudo, cuja definitiva elaboração demandaria um período de cerca de um ano de trabalhos, durante o qual teria importância fundamental a participação da Comissão do Plano da Cidade.

Em sua proposta, buscando articular a *cidade existente* e a *cidade futura*¹⁶, Nestor de Figueiredo visou trabalhar uma malha viária que facilitasse as

¹⁴ Para conhecer todos os membros da Comissão do Plano da Cidade VER: PLANO de urbanização de João Pessoa e Cabedello. *Designada uma Comissão para colaborar na execução do plano.* – *A União*, 26 jan. 1932, p.1.

¹⁵ URBANIZAÇÃO de João Pessoa e Cabedello. *A União*, 10, mar. 1932.

¹⁶ Os termos cidade existente e cidade futura foram adotados pelo próprio Nestor de Figueiredo na ocasião da exposição do seu plano.

comunicações da capital com o Porto de Cabedelo. Como na época, para atingir o acesso a Cabedelo, o tráfego precisasse atravessar a cidade, ele buscou corrigir essa dificuldade propondo que, a partir da existente Av. Miramar (atual Av. Gouveia Nóbrega), fosse aberta uma ligação rodoviária perimetral, por onde pudessem circular os veículos de carga, sem atravessar a área central.

O zoneamento urbano, outra inovação introduzida na cidade pelo plano de Figueiredo, não resultaria em fortes impactos na estrutura existente. Na prática, ia pouco além de reforçar tendências de usos já historicamente consolidados. Na cidade baixa, tradicionalmente devotada às atividades comerciais, ele sugeriu a criação de um bairro comercial, dividido e organizado em comércio atacadista e varejista, além das atividades industriais. Propôs um Bairro da Saúde, que se localizaria nas imediações de onde já estavam instalados a Maternidade e o Hospital de Isolamento, usos que, de acordo com as concepções do urbanista, deveriam ser reforçados.

A zona residencial existente não sofreria alterações sensíveis. A *cidade existente*, conforme sua postura inicial, não deveria sofrer intervenções mais drásticas. A questão então repousava na forma proposta para a expansão, para a *cidade futura*.

O Parque Solon de Lucena foi apontado como o centro de irradiação da expansão. Da mesma forma que o fizera Saturnino de Brito, ainda nos anos 10, a Lagoa foi apontada como o elemento urbano capaz de estabelecer a conexão entre a *cidade existente e a cidade futura*. Ao retornar à capital paraibana nos anos 20, para atualizar seu projeto de esgotos, Saturnino de Brito promovera o saneamento da Lagoa e da área do seu entorno. Passada uma década da execução de tais melhoramentos, a Lagoa do Parque Solon de Lucena foi tomada como o novo coração da cidade.

O plano de Figueiredo propunha cinco *conjuntos ideais de edificação*, alguns interligados por *parkways* – avenidas muito largas e arborizadas ¹⁷ (Fig. 47). Esses conjuntos seriam: o Centro Cívico (administração estadual), o Centro Universitário, o Centro da Administração Municipal, o Bairro da Saúde e a Praça de Desembarque (englobando porto e estação ferroviária). Os dois primeiros ficariam na área de expansão e os demais, na cidade existente.

No que se refere à expansão urbana, a principal diretriz do plano foi propor a ocupação da vasta extensão de terra compreendida entre a cidade de 1930 (que a leste ia pouco além da Av. Bento da Gama) e a praia de Tambaú, onde já existia um arrabalde balneário. Esta área ficava limitada ao sul pelo Rio Jaguaribe e

¹⁷ URBANIZAÇÃO de João Pessoa e Cabedello. *A União*, 10, mar. 1932. p.1.

uma rua correspondente mais ou menos à atual Rua Mons. Odilon Coutinho, na praia – e no norte, por vias correspondentes aproximadamente às atuais avenidas Santa Catarina, Acre e Ingá. Nela já existiam o traçado do recente loteamento do Bairro dos Estados e das avenidas Epitácio Pessoa e Rui Carneiro e a malha viária do arrabalde de Tambaú. Segundo Nestor de Figueiredo, algumas das novas zonas residenciais a serem implantadas nessa área deveriam ser ocupadas “dentro dos modernos princípios de cidade-jardim, onde o elemento paisagístico predominará¹⁸”.

Alguns interstícios existentes entre o tecido urbano de 1930 e o Rio Jaguaribe também deveriam ser ocupados pela expansão, o mais notável deles sendo aquele entre a antiga Estrada de Jaguaribe (hoje Rua Alberto de Brito) e a Mata do Buraquinho – no qual seria implantado um dos “*conjuntos ideais de edificação*”.

No desenho das áreas de expansão predominava o consagrado esquema da quadrícula. Mas Figueiredo adotou também uma outra fórmula, até então inexistente no tecido da cidade: o desenvolvimento em leque, isto é, na forma de um semicírculo cortado por vias radiais e concêntricas. Esta fórmula, então em voga no urbanismo internacional (no Brasil ela estava presente num plano para o porto de Niterói, de 1924) era proposta para quatro locais, dois dos quais continham um *conjunto ideal de edificações*. (só num, o atual Bairro da Torre, ela seria implementada).

Um outro elemento de desenho urbano que aparecia na proposta para as áreas de expansão era a avenida em diagonal, herdada do urbanismo barroco – que nela assumia a feição mais moderna e americana da *parkway*.

A ênfase dada ao sistema viário, a introdução do *zoning* e a proposição de conjuntos ideais de edifícios constituem os elementos orientadores do plano de Nestor de Figueiredo. Ele transmite uma forte tendência ao tratamento monumental do espaço urbano – explorando muito mais o aspecto *cênico* do que o *técnico*. Não havia nele qualquer menção à extensão dos serviços urbanos (água, energia elétrica e esgoto). Tal ausência causa um certo estranhamento, visto que, à época, os problemas advindos do descompasso entre crescimento urbano e fornecimento de serviços urbanos já eram bastante debatidos no meio urbanístico. Nesse ponto, Nestor de Figueiredo assume uma postura contrária a de Saturnino de Brito, que defendia que toda expansão urbana devia ser planejada em função da capacidade de atendimento das redes de serviços urbanos.

¹⁸ O QUE será de futuro a cidade de João Pessoa. *A União*, 02 out. 1932, p.5.

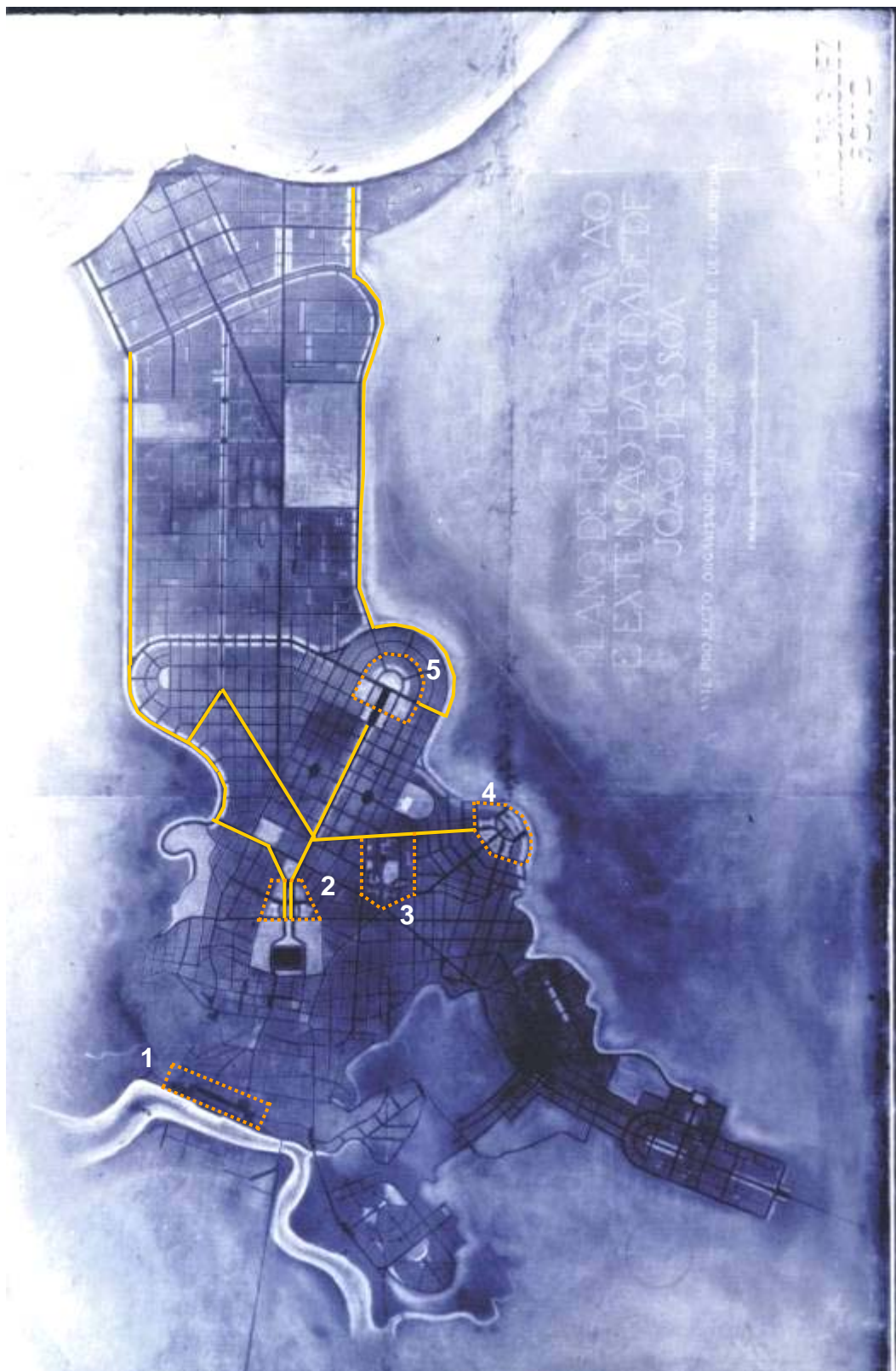


FIGURA 46 – Plano de Remodelação e Extensão de João Pessoa – Nestor de Figueiredo, 1932.

Em destaque os conjuntos ideais de edifícios: 1- Praça de Desembarque; 2- Centro da Administração Municipal; 3- Bairro da Saúde; 4- Centro Universitário e 5- Centro Cívico. Em amarelo: as *parkways* e as novas ligações viária.

FONTE: Acervo Paulo Peregrino.

O plano de Figueiredo foi recebido com muito entusiasmo, ao contrário da forte oposição que recebeu sua proposta de remodelação para a cidade de Recife, local onde as discussões urbanísticas eram das mais férteis. No caso de João Pessoa, o plano veio ao encontro dos anseios do poder público de estabelecer diretrizes para o crescimento ordenado da cidade.

Ao assumir o governo do estado em 1935, Argemiro de Figueiredo iniciou um vasto programa de melhoramentos urbanos na cidade. A extensão das ações realizadas em João Pessoa durante sua gestão permite-nos identificar esta como o segundo ciclo de modernização da capital paraibana na primeira metade do século XX. Operando melhoramentos em diversas ruas, sempre no intuito de melhorar as condições de circulação nas áreas centrais, o governo atuou, ao mesmo tempo, no sentido de promover a expansão urbana através da implantação do plano urbanístico de Nestor de Figueiredo.

Uma das ações empreendidas pelo novo dirigente foi a construção da *parkway* da Lagoa, proposta no plano de Nestor de Figueiredo. Era uma avenida com 50m de largura, partindo do Parque Solon de Lucena em direção a leste.

A *parkway* da Lagoa cumpriria um duplo papel de estabelecer uma ligação direta com a *cidade existente* e ao mesmo tempo o de apontar um caminho sem volta, o crescimento da cidade em direção ao mar. Sua construção impressionou o próprio Nestor de Figueiredo quando visitou as obras em execução em 1938:

Quando nós projetamos um plano de cidade, temos a natural curiosidade de ver a obra realizada dentro do menor prazo possível. Nem sempre podemos conseguir isso, porque toda obra de urbanismo é naturalmente lenta. Eu tive, entretanto, o privilégio de, graças à capacidade de realização do atual governo que conduz os destinos da Paraíba, ver sistematizado aquilo que imaginei com o melhor dos meus esforços para o embelezamento futuro da cidade de João Pessoa¹⁹

Além da *parkway* da Lagoa seriam executadas as duas avenidas que dela partiam, a primeira em direção à Praça da Independência e a segunda rumo ao Centro Cívico proposto no atual Bairro da Torre – e também o traçado deste bairro, que, apesar de ser na sua maior parte uma quadrícula, diferenciava-se por conter um trecho em forma de leque.

¹⁹ AS OBRAS de embelezamento da Capital. A *União* 28 de abril de 1938.



FIGURA 47 – Lagoa, 1932.



FIGURA 48 – Construção da Parkway da Lagoa, 1938.



FIGURA 49 – Vista geral da parkway da Lagoa, 1939.

FONTE: Arquivo Humberto Nóbrega (figuras 47, 48 e 49).

No final dos anos 30, a capital paraibana ostentava uma estrutura urbana modernizada, que se distanciava da imagem de *cidade colonial e acanhada* descrita no início do século XX. Decorridas três décadas, a paisagem revelava uma nova cidade, pontuada por espaços modernos, ruas largas e arborizadas, e pronta para se expandir e crescer em direção ao mar.

Vale ressaltar, que a realidade da capital paraibana no início da década de 40 era mais complexa que aquela apresentada pelo poder público – a de uma urbe moderna. O embelezamento e a prestação dos serviços urbanos (água, energia elétrica, esgoto e transporte) não abrangia a cidade como um todo, inúmeros eram os espaços urbanos excluídos do processo modernizador. Os mocambos expulsos das áreas centrais continuaram a proliferar nos arredores da cidade, e neles a precariedade continuava a ser regra. O poder público ocupou-se da construção de um imaginário urbano moderno, aparentando modernidade, através espaços símbolos, como a Praça Vidal de Negreiros ou a *parkway* da Lagoa.

O processo de modernização, por outro lado, viabilizou a abertura da cidade antiga e a sua ligação com a *cidade futura*, adotando o termo empregado pelo urbanista Nestor de Figueiredo, cujo plano de extensão apontou para a cidade, nascida às margens do rio, o caminho definitivo rumo ao mar. Ao compararmos a estrutura urbana consolidada na planta da cidade de 1930 com a registrada na planta da cidade de 1953 é marcante a influência exercida pelo plano de Nestor de Figueiredo na expansão da cidade de João Pessoa.

3.3 – A expansão urbana de João Pessoa entre 1910 e 1940: uma síntese.

Para melhor compreendermos como se desenvolveu o processo de expansão urbana na cidade de João Pessoa ao longo das quatro primeiras décadas do século XX alguns aspectos devem ser ressaltados. Primeiramente, procedendo a uma leitura mais abrangente, devemos considerar a configuração do seu núcleo urbano mais antigo, que desde a fundação da cidade assumiu um traçado regular, estruturado nos moldes do planejamento urbano dos colonizadores quando da união das coroas portuguesa e espanhola. Esta estrutura urbana de origem colonial sofreu alterações discretas ao longo dos primeiros séculos de sua existência.

Em meados do século XIX, conforme as informações consignadas na planta de 1855, a cidade aparece mais expandida, porém, ainda centrada nas ruas mais antigas. Na Cidade Alta, a malha urbana não se estendia muito além do antigo conjunto formado pelas três principais vias paralelas: a Rua Nova (atual General Osório), a Rua Direita (atual Duque de Caxias) e a Rua da Cadeia (atual Visconde de

Pelotas). Na Cidade Baixa, o triângulo formado pelas Ruas da Areia, das Convertidas (atual Maciel Pinheiro) e do Fogo (atual Guedes Pereira) concentrava o maior número de edificações. Ao sul da Rua do Fogo aparece uma área de traçado mais desalinhado, pontuado por pequenas edificações de palha, cuja configuração denota tratar-se de uma área de ocupação espontânea.

Considerando as informações materializadas na planta da cidade que elaboramos para o ano de 1889 e comparando-as com a planta de 1855, confirmamos aquilo que os documentos oficiais já indicavam – que entre as duas datas a cidade se expandira de forma espontânea, a partir, sobretudo, do prolongamento de ruas existentes, sem que o poder público exercesse controle adequado sobre esse processo.

No início do século XX, a primeira iniciativa a romper com o padrão de crescimento espontâneo se deu com o surgimento do Bairro de Jaguaribe, no início dos anos 10. Este foi a primeira expansão planejada do século XX, gerando um bairro inteiro, composto de ruas retilíneas e quadras retangulares. A configuração do novo bairro foi condicionada pelo traçado da Avenida João Machado – primeiro *boulevard* aberto na cidade – as ruas dele ficando paralelas ou perpendiculares a ela.

A preocupação do poder público de ordenar o crescimento urbano transpareceu de forma mais incisiva em 1913, quando convidou o renomado engenheiro Saturnino de Brito a elaborar um projeto de esgotos para a capital paraibana. Junto com este, foi elaborado um plano de melhoramentos e expansão urbana. Pela primeira vez, o futuro crescimento da cidade foi tratado de forma planejada. O plano de Saturnino de Brito tem uma grande importância por ter sido pioneiro, por ter abrangido uma área significativamente grande em relação ao tamanho da cidade e, principalmente, pelo caráter inovador do traçado que propôs. Esse traçado não se materializou, como vimos. No seu lugar, foi implantada uma expansão seguindo o consagrado modelo da trama ortogonal, já adotado em Jaguaribe.

Na planta de 1923 aparecem com um peso preponderante no conjunto do tecido da cidade as duas expansões planejadas e ortogonais que mencionamos. Note-se uma pequena expansão nos mesmos moldes, inexistente na planta de 1889: o Bairro do Rogers, bem próximo do centro da cidade. Mas vê-se também uma expansão espontânea criada pela população de baixa renda: o Cordão Encarnado, desenvolvido sobre um terreno de encosta.

A planta de 1930 apresenta uma malha urbana ainda mais ampla. Nela aparece uma nova expansão planejada no modelo da trama ortogonal: o Bairro dos

Estados. Primeiro loteamento planejado na vizinhança Av. Epitácio Pessoa, sua configuração foi por esta condicionada, apresentando ruas paralelas a ela e quadras retangulares semelhantes. O Bairro de Jaguaribe aparece ampliado, seguindo o mesmo padrão de traçado do seu trecho inicial. E foi incluído na planta o arrabalde de Cruz das Armas, assentamento de classes populares formado sem planejamento, ao longo dos anos, tendo por eixo gerador a estrada que saía de João Pessoa em direção ao Recife.

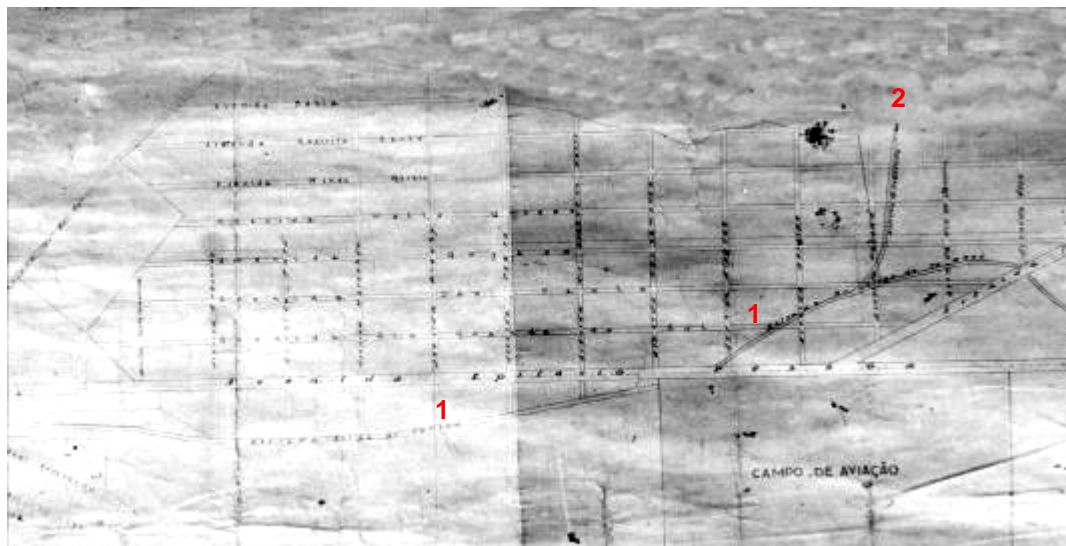
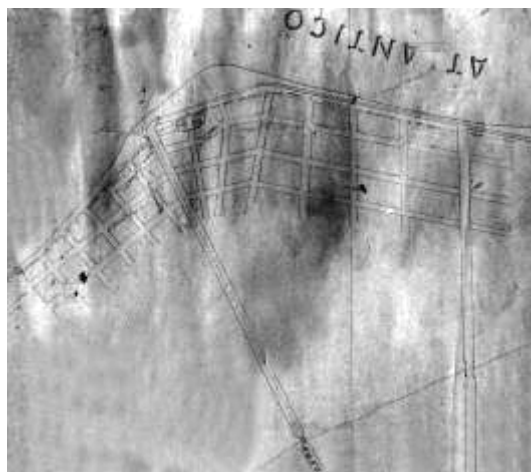


FIGURA 50 – A planta do Bairro dos Estados, detalhe da Planta da Cidade de João Pessoa – Prefeito: José D'avila Lins. Engenheiro: Alfredo Cihar – Escala: 1:5000. João Pessoa, set, 1930.

FONTE: Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba.



A leitura da planta de 1930 foi bastante esclarecedora, nela identificamos o Bairro dos Estados já projetado. Por tratar-se de um bairro cuja ocupação só se deu de forma mais efetiva a partir da segunda metade do século XX, nos anos 60, não tínhamos registros de que o loteamento originalmente datasse dos anos 30.

A área à direita da avenida Epitácio Pessoa registra apenas o antigo Campo de Aviação, atualmente ocupado pelo Bairro de Tambauzinho.

Estão ainda presentes na planta os traçados da antiga estrada de Tambaú (1) e da Estrada para Cabedelo (2).

FIGURA 51 – A planta do Bairro de Tambaú, detalhe da Planta da Cidade de João Pessoa – Prefeito: José D'avila Lins Engenheiro: Alfredo Cihar – Escala: 1:5000. João Pessoa, set, 1930.

FONTE: Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba.

Durante a década de 30, a elaboração do plano de Nestor de Figueiredo, em 1932, e a posterior implantação de algumas das suas diretrizes, entre 1938 e 1940, constituem o último grande evento do período aqui estudado.

Das propostas elaboradas por Nestor de Figueiredo pouco foi executado, destacando-se a execução da *parkway* da Lagoa e duas novas avenidas que dela partiam – uma na direção da Praça da Independência e a outra no meio do novo bairro da Torre (fig. 53) – e o traçado deste bairro, combinando uma quadrícula com uma configuração em leque na extremidade oriental (fig. 54). De qualquer maneira, sobreviveu também o princípio de que o traçados dos novos bairros ao longo da Av. Epitácio Pessoa deveriam seguir o esquema convencional da quadrícula – o que terminou por acontecer.



FIGURA 52 - Vista aérea Avenida Getúlio Vargas - 1972

FONTE: Arquivo Humberto Nóbrega.



FIGURA 53 - Vista aérea do Bairro da Torre [s.d]

FONTE: Arquivo Humberto Nóbrega.

A avenida Eptácio Pessoa fora aberta por iniciativa de Camilo de Holanda (1916-1920), visando inicialmente estabelecer fácil ligação entre o centro e o porto que se pretendia construir em Tambaú. Mesmo após ter-se revelado inviável a construção de um porto naquela enseada, a avenida foi alvo de sucessivos investimentos do poder público no sentido de dotá-la de melhores condições de circulação – o que a permitiria se converter no novo eixo de crescimento da cidade de João Pessoa nas décadas seguintes.

Encerrando o percurso traçado para a nossa pesquisa olhemos a configuração urbana de João Pessoa em 1940. O elemento mais evidente do processo de expansão urbana é o da consagração do traçado em quadrícula, adotada indistintamente em todos os novos bairros da cidade. Tanto em bairros destinados às classes mais abastadas quanto em áreas destinadas às camadas mais populares, o padrão do traçado regular em grelha ortogonal prevalece, variando as dimensões das ruas, das quadras ou dos lotes. Só no bairro da Torre é que se experimentou uma solução diferente, radioconcêntrica ou em leque.

Em três décadas de transformações, a proposta mais interessante para a cidade de João Pessoa, em termos de desenho urbano, foi sem dúvida aquela apresentada por Saturnino de Brito em 1913. Se ela tivesse sido implantada João Pessoa teria hoje um bairro com traçado *sui-generis*, irregular, muito variado, sem esquinas ortogonais e com alguns espaços urbanos de grande qualidade estética – ou uma agradável contraste em relação aos outros bairros planejados, marcados pela monotonia e regularidade da malha ortogonal.

Na planta de 1940 a malha urbana de João Pessoa aparece bastante expandida e acrescida de novos bairros – Mandacaru, ao norte do Bairro dos Estados; Torre, Expedicionários e parte de Tambauzinho, ao sul da avenida Eptácio Pessoa; Oitizeiro, e em continuidade ao bairro de Cruz das Armas.

Por fim, ressaltemos a grande semelhança entre o plano de Nestor de Figueiredo para a expansão em direção à praia e a forma que a cidade foi assumindo, ao longo das décadas seguintes, na área objeto de tal expansão.

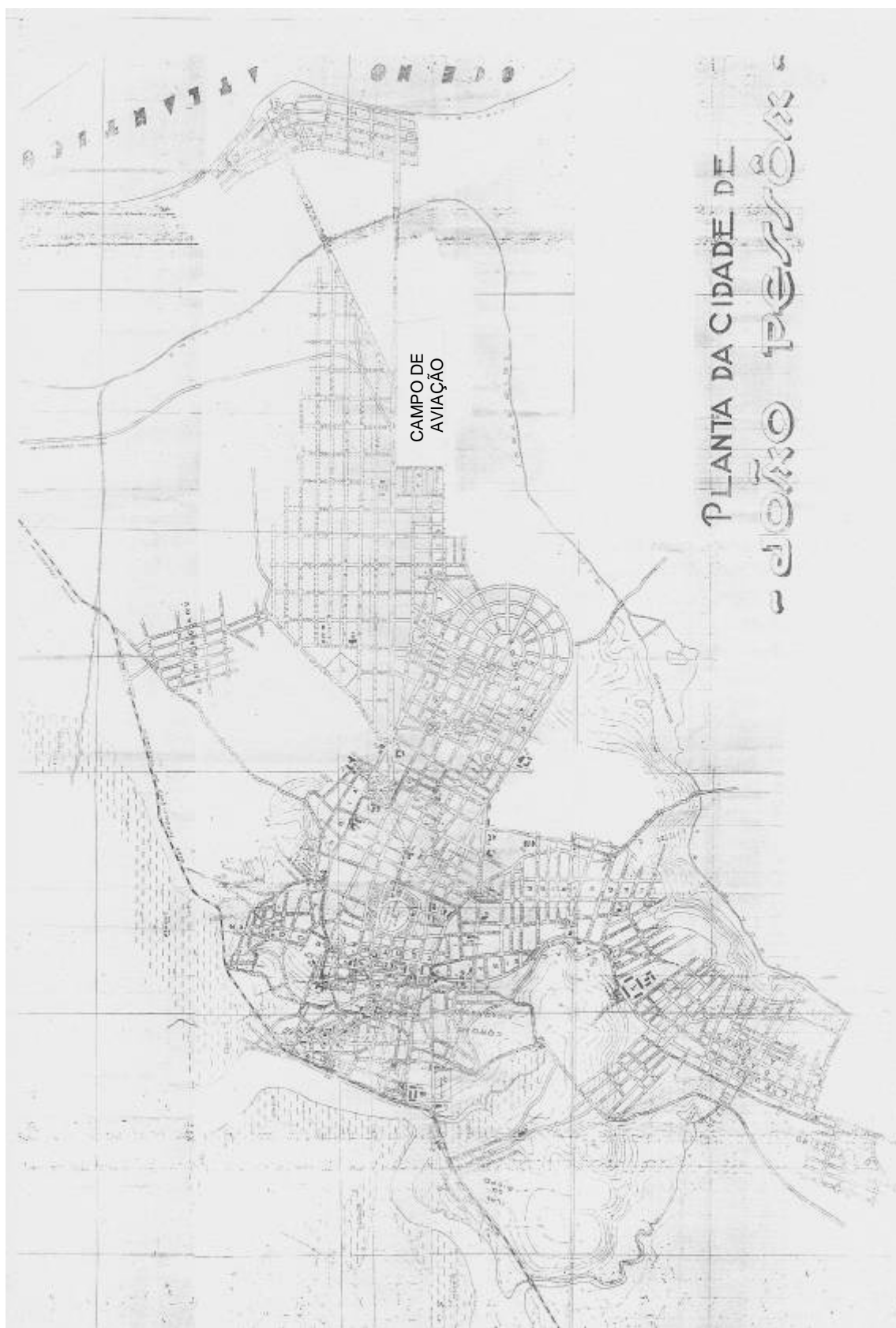


FIGURA 54 – Planta da cidade de João Pessoa ilustrando a sua configuração urbana em 1940. Elaborada a partir da *Planta da Cidade de João Pessoa atualizada pelo departamento de Obras Públicas na administração do Sr. Dr. Luiz de Oliveira Lima. Escala 1:10.000. Julho, 1953.*

FONTE: Prefeitura Municipal de João Pessoa.

3.4 – Imagens da transformação da *Cidade Existente*...



FIGURA 55 – Panorama da Cidade Alta: Em primeiro plano a Praça João Pessoa, seguida da Praça 1817 e da Praça Vidal de Negreiros. [s.d]

FONTE: Arquivo Humberto Nóbrega.



FIGURA 56 – Avenida Guedes Pereira, 1938.

FONTE: PARAÍBA. Realizações do governo Argemiro de Figueiredo. João Pessoa: Departamento Estadual de Publicidade.



FIGURA 57 – Praça João Pessoa, 1938.

FONTE: PARAÍBA. Realizações do governo Argemiro de Figueiredo. João Pessoa: Departamento Estadual de Publicidade.

... e da construção da cidade futura:

FIGURA 58 – Avenida Getúlio Vargas (Parkway da Lagoa), 1953.

FONTE: Arquivo Humberto Nóbrega.

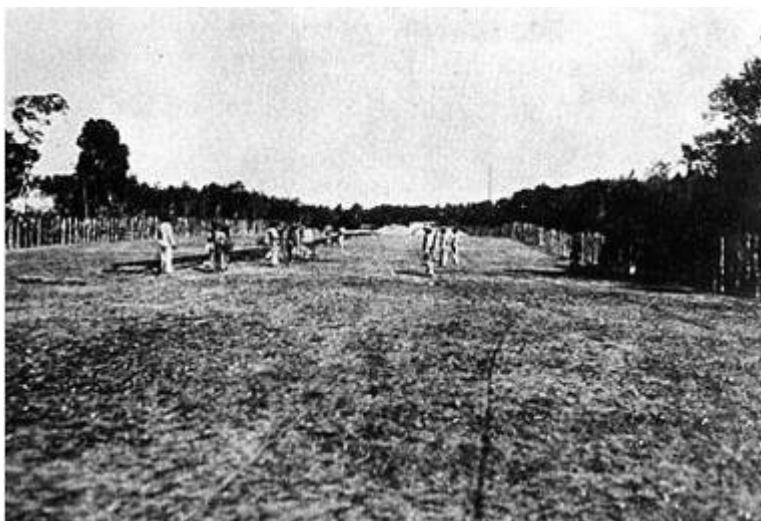


FIGURA 59 – Abertura da avenida Epitácio Pessoa, 1920.

FONTE: Prefeitura Municipal de João Pessoa.



FIGURA 60 – Avenida Padre Meira, 1938.

FONTE: PARAÍBA. Realizações do governo Argemiro de Figueiredo. João Pessoa: Departamento Estadual de Publicidade.



FIGURA 61 - Vista aérea da cidade de João Pessoa tomada a partir da Lagoa do Parque Solon de Lucena, capturando a essência da cidade e os rumos de seu crescimento urbano: a Lagoa, o coração da nova cidade; a *parkway* da Lagoa, atual Avenida Getúlio Vargas; a ligação com a Praça da Independência e daí com a Avenida Epitácio Pessoa e sua retilínea perspectiva em direção ao mar e por fim a regularidade do traçado das ruas e quadras da *cidade futura*, que consumiria a segunda metade do século XX na sua construção.

Fonte: Arquivo Humberto Nóbrega – s.d.

CAPÍTULO 4

MODERNIZAÇÃO E (TRANS)FORMAÇÕES URBANAS: considerações finais

Três décadas de vida urbana. Podemos nos perguntar, ao final desse nosso percurso, que elementos marcaram essa trajetória de ajustamentos (transformações) e de construção do novo (formação) na cidade de João Pessoa ao longo desse período.

O processo de modernização das cidades brasileiras – especialmente durante a Primeira República – é um tema que vem sendo amplamente abordado pela historiografia urbana produzida no Brasil, porém ainda não esgotado. O estudo de cidades menores, como João Pessoa, constitui terreno ainda pouco explorado pelos pesquisadores das questões urbanas. Esta dissertação, que ora finalizamos, representa um esforço de contribuição para a sistematização dos saberes relativos à nossa cidade.

Recompor um percurso de três décadas da história urbanística de João Pessoa demandou extenso levantamento de informações acerca da ação do poder público sobre o meio urbano; dos profissionais atuantes; dos documentos técnicos – relatórios administrativos, planos de urbanismo, plantas da cidade, entre outros.

A análise e sistematização do material reunido nos deixam de imediato, como primeira impressão, a idéia de que em João Pessoa todo o progresso urbanístico aconteceu após a chegada do século XX: a água encanada (1912); a energia elétrica (1912) e o bonde elétrico (1914); o saneamento (1926); as largas avenidas de perspectiva retilínea, enfim todas as comodidades da vida urbana. Antes disso, a cidade mantinha-se pequena, atrelada a antigos costumes e feições coloniais.

Na busca de modernização das antigas estruturas, o poder público promoveu ações de naturezas diferenciadas: por um lado, trabalhou no sentido de corrigir os problemas da malha urbana consolidada, e, por outro lado, tomou providências no sentido de disciplinar o crescimento da cidade. No discurso oficial, os termos embelezar, melhorar e sanear foram amplamente empregados como sinônimos do desejado progresso. Naturalmente, em uma cidade pequena e carente de melhores condições de vida, mesmo

Transformações Urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910-1940.

intervenções de pequena escala e pontuais, repercutiam positivamente para a modificação do quadro de precariedade em que João Pessoa se encontrava.

Entre os anos de 1916 e 1920, por exemplo, a administração estadual investiu significativamente no embelezamento urbano. Na mensagem¹ de encerramento de seu mandato, Camilo de Holanda expressou sua preocupação em relação à persistência de feições ainda coloniais na cidade e argumentou: "Foi construindo, ajardinando, embelezando, que a Parahyba se transformou, tornando-se digna de ser vista sem desar para os nossos foros de povo culto." Tais palavras bem justificavam o grande investimento na urbanização de diversas áreas da cidade que "se prestavam para logradouros públicos", tais como: o antigo Pátio do Palácio (Praça Venâncio Neiva), o antigo Campo do Conselheiro Diogo (Praça Aristides Lobo), o antigo Campo do Conselheiro Henrique (Praça do Conselheiro Henrique), o antigo Largo do Erário (Praça Rio Branco).

As numerosas obras de embelezamento urbano promoveram transformações na paisagem urbana e via de regra não implicaram a modificação do tecido urbano. As intervenções visando a melhoria do sistema viário é que foram responsáveis por tal modificação.

Analisando o processo de modernização da capital paraibana no seu conjunto, verificamos que o mesmo assumiu uma postura menos destrutiva, se o compararmos ao ocorrido no Rio de Janeiro durante a reforma de Pereira Passos, quando da abertura da Avenida Central, sua ação de maior visibilidade, implicou um volume enorme de demolições. Em João Pessoa, a grande maioria das intervenções que se enquadram nos moldes das chamadas cirurgias urbana foram de alargamentos e/ou correção de alinhamentos de vias. Em alguns trechos, as intervenções exigiram a fragmentação de quadras existentes; mas comumente as demolições se concentraram em apenas um dos lados das vias, só em poucas ocasiões acontecendo em ambos os lados delas.

A abertura de grandes eixos viários rasgando as antigas estruturas de origem colonial não foi uma prática no caso de João Pessoa – contrariamente ao que se verificou no Rio de Janeiro e no Recife, já que seu tecido urbano mostrou-se mais favorável a um tipo de intervenção mais corretiva que destrutiva. Mas em João Pessoa uma substancial destruição de edifícios ocorreu para uma outra finalidade, bem específica do caso local, a

¹ EXPOSIÇÃO de motivos e ocorrências do quadriênio de 1916-1920, do Estado da Parahyba, pelo Dr. Francisco Camillo de Hollanda ao Exmo. Sr. Dr. Solon de Lucena. *A União*, 24 out. 1920.

criação de praças – a *clareira urbana* aberta para a construção da Praça Vidal de Negreiros sendo o exemplo mais significativo.

Para além das informações coletadas nos documentos oficiais, a consulta às publicações de época – nos jornais e revistas – e a leitura de fontes literárias permitiram ampliar nossa compreensão a respeito de todo o processo. Em algumas leituras, a inquietação provocada pelas mudanças empreendidas pelo poder público era marcante. Na crônica intitulada: A nossa urbs e o modernismo, publicada na revista *Era Nova* em 1921², Alcides Bezerra argumentava:

O ideal seria conservarmos a nossa velha cidade tal como era há poucos annos, com algumas modificações impostas pelo progresso, sem que ela perdesse o aspecto vetustez. Que prazer para os espíritos bem dotados, capazes de sentir esse embriagador perfume do passado, contemplar lado a lado uma cidade velha com suas casas de trezentos annos e uma cidade nova com as suas avenidas elegantes de estylos vários, retratando o cosmopolitismo hodierno.

Considerando que as intervenções mais incisivas se realizaram alguns anos mais tarde, as palavras de Alcides Bezerra em defesa da *velha cidade* foram mais adiante suplantadas pelo espírito de modernidade que, entre outras coisas, justificou a demolição da secular Igreja do Rosário com uma objetividade singular: “O progresso é assim, não se faz sem arrazamentos”³.

A modernização urbanística da capital paraibana concentrou significativo número de intervenções em dois períodos: a primeira metade dos anos 1920 – com a administração Guedes Pereira, e a segunda metade dos anos 1930 – com o interventor Argemiro de Figueiredo.

Outro aspecto que deve ser ressaltado é que esse processo transformador da paisagem local foi desenvolvido em paralelo ao verificado em cidades de maior porte. A proximidade com a cidade do Recife favoreceu o acesso a profissionais renomados, como Saturnino de Brito e Nestor de Figueiredo, que desenvolveram trabalhos que foram e ainda são extremamente importantes para João Pessoa.

² ERA NOVA, nº 1 – 27 de Março de 1921.

³ PRAÇA “Vidal de Negreiros”. *A União*, 14 out. 1924

Em três décadas, o desenho da cidade, marcado pelas permanências dos traçados coloniais, foi sendo adaptado e modificado pelas cirurgias urbanas e pelo acréscimo de novas áreas, que assumiram uma configuração distinta das áreas antigas.

As intervenções em ruas implicaram a renovação também das edificações. O antigo casario setecentista e oitocentista foi em alguns casos, substituído em apenas um dos lados da rua – caso da rua Maciel Pinheiro, em outros, em ambos os lados – caso da rua Barão do Triunfo, conforme os planos de correções implantados. A avenida Guedes Pereira é um exemplo marcante dessa renovação da paisagem urbana (ver fig. 62 e 63).

Na Praça Anthenor Navarro, o processo de modernização da paisagem foi dos mais significativos. Tratando-se de uma área nova, criada a partir da demolição de parte de um quarteirão edificado, teve as suas laterais emolduradas por novos edifícios construídos em estilo Art Nouveau e Arte Decó o que, em conjunto com as intervenções implementadas para melhoria da circulação no seu entorno (ruas Cardoso Vieira e Gama e Melo), configurou uma paisagem urbana de modernidade e progresso (ver ficha 10).



FIGURA 62 – Avenida Guedes Pereira, 1938



FIGURA 63 – Avenida Guedes Pereira, 1940.

A leitura das plantas da cidade ao longo das três décadas aqui pesquisadas surpreende quando comparamos o perímetro do tecido urbano em 1910 e 1940. A cidade cresceu como não havia feito nos três séculos anteriores de sua existência. João Pessoa se expandiu e adotou a malha regular em quadrícula como modelo, aliás, quase como regra, se considerarmos o alastramento desse padrão em praticamente todos os novos loteamentos que foram sendo incorporados à cidade.

Contrariando a quadrícula identificamos o plano de Saturnino de Brito de 1913 – que não foi implantado, provavelmente pelo caráter altamente irregular e inovador do traçado proposto.

A ligação entre as áreas antigas e novas da cidade foi viabilizada com a abertura de novos eixos viários. A estruturação e a adequação do sistema viário era uma das preocupações constantes durante o processo de modernização de João Pessoa. A organização de uma legislação urbanística foi fundamental para a modificação de antigos hábitos e o estabelecimento de padrões modernos de construções e intervenções no meio urbano. As leis deram suporte às *atitudes modernas*.

Para que outras questões possam ser posteriormente levantadas e discutidas por novas pesquisas, anexamos ao trabalho todas as plantas nele utilizadas, inclusive a que elaboramos, referente a 1889, que representou para nós um momento de rica investigação e especulação científica. Acrescentamos também uma cópia da *Monographia da Cidade da Parahyba do Norte*, da autoria de Vicente Gomes Jardim, a partir da qual construímos tal planta.

Antes de concluirmos, desejamos contextualizar as nossas idéias finais com um olhar externo e contemporâneo das intervenções urbanas de que tratamos. Trata-se do olhar de Mário de Andrade em *Turista Aprendiz*⁴, uma visão perspicaz relatando suas impressões sobre a cidade de João Pessoa, então chamada de Paraíba, que ele conheceu em 1929:

Só agora vou conhecendo melhor a cidade da Paraíba. Muito trabalho e quede tempo de passear!... Assim mesmo acho que a Paraíba é seguramente duas vezes maior que Natal e bem menos compreensível. **É das cidades mais enigmáticas que já encontrei, e não sei resolver se é bonita se é feia.**

Isso vem muito de ser uma cidade **velha e nova**, muito desmantelada com tudo de mistura. Perspectivas excelentes inda não aproveitadas ou aproveitadas mal. Inda não teve um Omar O'Grady (brasileiro), prefeito de Natal e inventor de Areia Preta, de Petrópolis e da ladeira que desce da praça do Palácio do Governo.

Paraíba tem um parque delicioso onde fica a fonte do Tambiá que dava de beber pra cidade nos tempos dantes. [...] Paraíba tem condução difícil Às 20 horas e 30 passa o último bonde e com esse calorão descer até o hotel Luso: antes pagar os cinco mil-réis pelos três minutos de automóvel. E o calçamento antiquado que nem o de certas partes de Natal, jamais não

⁴ ANDRADE, Mario de, 1893-1945. *O Turista aprendiz*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 2002.

Transformações Urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910-1940.

Wynna Vidal

PPGEU

permitirá um desastre de automóvel. Dois quilômetros por hora, com exagero e tudo.

Paraíba tem edifícios novos excelentes. Os Correios e Telégrafos são os melhores que conheço. Mas a Paraíba tem muitos mocambos e bairros operários mal amanhados, desruados. A pobreza e o sofrimento tratados assim ficam semostradeiros em casinhas cujo tope, de muitas, minha altura paulista atinge com a mão erguida. (Grifos nossos).

Em 1929, a cidade que Mário de Andrade conheceu era resultante de um extenso conjunto de intervenções urbanas destinadas à implantação de infra-estrutura e ao embelezamento urbano. A impressão do visitante aos primeiros contatos com João Pessoa, uma cidade que ele descreve como pouco compreensível, é de inquietação. Suas palavras revelam sua percepção aguçada, pois seu relato reflete o resultado de um processo de modernização pontuado por eventos grandiosos – como a criação da Praça Vidal de Negreiros – e por omissões em diversas partes da cidade. Uma cidade *bem menos compreensível* porque não fora tratada como um todo (ver fig. 35).

Destoando do entusiástico discurso oficial, o viajante *aprendiz* expôs o inacabado do processo, revelando a pobreza, a persistência de velhos problemas, o acanhamento que se quis ocultar com imagens emblemáticas da modernidade urbana.

Por fim, vale salientar o que bem já disse Ítalo Calvino⁵: “jamais se deve confundir uma cidade com o discurso que a descreve”. Por isso mesmo, nesta pesquisa decidimos por abordar outro tipo de relato, além do que há contido nos documentos oficiais ou nas fontes bibliográficas: o relato gráfico. Foi principalmente comparando uma série de plantas da cidade, que pudemos entender sua forma, sua evolução, seus acréscimos, suas *(trans)formações*.

A sucessão das plantas e a identificação das mudanças nos conduziram e reconduziram aos livros, aos documentos, às publicações de época e às imagens antigas. As transformações vivenciadas pela cidade de João Pessoa foram muitas e consumiram um longo período. Tanto que a relevância do processo parece diluir-se, sobressaindo apenas os momentos mais grandiosos. Essa foi visão que quisemos oferecer: uma leitura de três décadas de ação do poder público, a partir da configuração urbana, suas mudanças e suas permanências.

⁵ CALVINO, Ítalo. *Cidades Invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. p.59.

Transformações Urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910-1940.

WylInna Vidal

PPGEU

BIBLIOGRAFIA

AGUIAR, Wellington e MELLO, José Octávio de Arruda. *Uma cidade de quatro séculos: evolução e roteiro*. 2 ed. João Pessoa: FUNCEP, 1989.

_____. *Cidade de João Pessoa: a memória do tempo*. 3 ed. João Pessoa: Idéia, 2002.

_____. *A velha Paraíba nas páginas de jornais*. João Pessoa: A União, 1999.

ALMEIDA, José Américo. *A Paraíba e seus problemas*. 3 ed. João Pessoa: SEC/ A UNIÃO, 1980.

ALMEIDA, Maurílio de. *A presença de D. Pedro II na Paraíba*. 2 ed. Petrópolis: Vozes, 1982

ANDRADE, Carlos Roberto M. *A peste e o Plano: o urbanismo sanitista do eng. Saturnino de Brito*. São Paulo: FAUUSP, 1992. (Dissertação de Mestrado).

ANDRADE, Mário de. *O turista aprendiz*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 2002.

A PAISAGEM desenhada: o Rio de Pereira Passos. Rio de Janeiro: Centro cultural Banco do Brasil, 1994.

AS DEMOLIÇÕES. *A União*, 05 jul. 1922.

AS OBRAS de embelezamento da Capital. *A União*, 28 de abr. de 1938.

A URBANIZAÇÃO de João Pessoa, por Josa Magalhães. *A UNIÃO*, 15 mar. 1932.

AYRES, Aramis Alves (coord.) *João Pessoa: a cidade, o rio e o mar*. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1991.

AZEVEDO, Aluísio. *O cortiço*. São Paulo: Editora Martin Claret, 2002.

BARBOSA, Florentino. *Monumentos históricos e artísticos da Paraíba*. João Pessoa: A União, 1994.

BARRETO, Cristina. *A cidade da Parahyba nos anos 20*, em KOURY, M. G. P. *Imagens & ciências sociais*. João Pessoa: Editora Universitária/ UFPB, 1998.

_____. *Imagens da Cidade: a idéia de progresso nas fotografias da Cidade da Parahyba (1870 – 1930)*. João Pessoa UFPB, 1996. (Dissertação de Mestrado).

BENEVOLO, Leonardo. *História da cidade*. 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 2001.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BEZERRA, Alcides. *A nossa urbs e o modernismo*. Revista Era Nova – Ano 1 – 27 mar. 1921. nº1.

BRESCIANI, Maria S. M. *Cidade e História* em OLIVEIRA, Lucia Lippi (org.), *Cidade: História e desafios*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. *Saneamento da Parahyba do Norte. Projecto dos esgotos apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Castro Pinto, presidente do estado por Francisco Saturnino de Brito, engenheiro-chefe do saneamento de Santos e de Recife*. Parahyba do Norte: Imprensa Oficial, 1914.

_____. *Saneamento de Paraíba do Norte*, in *Obras Completas*, tomo V. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

_____. *Le tracé sanitaire des villes* in *Urbanismo-Estudos diversos*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1944.

BRUAND, Yves. *Arquitetura contemporânea no Brasil*. 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 1997.

CALVINO, Ítalo. *Cidades Invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CHOAY, Françoise. *O Urbanismo: utopias e realidades. Uma antologia*. 5 ed. São Paulo: Perspectiva, 1998.

CINCO anos de governo: reportagem das festas do quinto aniversário do governo Argemiro de Figueiredo e uma síntese das suas impressionantes realizações sociais e econômicas. João Pessoa: Departamento Estadual de Estatística, 1940.

COELHO FILHO, J. Santos. *Respingando a história. O abastecimento d'água da capital*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, vol. 11, 1948.

_____. *Respingando a história. A iluminação pública na capital paraibana*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, vol. 12, 1953.

COMISSÃO do plano da cidade. *A União*, 18. maio 1932.

COUTINHO, Marco Antonio Farias. *Evolução urbana e qualidade de vida: o caso da avenida Epitácio Pessoa*. João Pessoa: UFPB, 2004. (Dissertação de Mestrado).

COSTA, Ana Luiza Schuster da. *Por essas veias de ferro, a vida em vai-e-vem: Estudo teórico de resgate do traçado urbano como patrimônio da cidade*. João Pessoa: UFPB, 2003. (Monografia de Graduação).

CRUZ, João Claudino de Oliveira. *Melhoramentos da Capital da Parahyba*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, Vol. 7, 1932.

DANTAS, George Alexandre Ferreira. *Linhas convulsas e tortuosas retificações: transformações urbanas em Natal nos anos 1920*. São Carlos: EESUSP, 2003 (Dissertação de Mestrado).

DEÁK, C. e SCHIFFER, S.R. (orgs.) *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Edusp, 1999.

DIAS JUNIOR, J. *Synopse da Legislação da Parahyba, 1892 – 1935*. João Pessoa: Imprensa Oficial, 1935.

EGREJA Mãe dos Homens. *A União*, 30 mai. 1923.

ESTHETICA da Cidade. *A UNIÃO*, 12 de Jan. 1921.

EXPOSIÇÃO apresentada ao Exmo. Sr Dr. João Pereira de Castro Pinto sobre os negócios públicos do Estado da Parahyba em 22 de outubro de 1912 pelo Dr. João Lopes Machado. *A União*, 22 out. 1912.

EXPOSIÇÃO de motivos e ocorrências do quadriênio de 1916-1920, do Estado da Parahyba, pelo Dr. Francisco Camillo de Hollanda ao Exmo. Sr. Dr. Solon de Lucena. *A União*, 24 out. 1920.

EXPOSIÇÃO dirigida ao exmo. sr. Presidente da República, referente ao período administrativo decorrido de junho de 1932 a dezembro de 1934. Administração do Interventor Gratuliano de Brito. João Pessoa: Imprensa Oficial, 1935.

FARIAS, Ana Maria. *Urbanização e modernidade: a construção do espaço urbano de João Pessoa (dos anos 20 aos anos 70)*. Recife: UFPE, 1997. (Tese de Doutorado).

FREIRE, Carmem Coelho de Miranda. *Rua Sete de Setembro (1918/1930)*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, nº 30, 1998.

FREYRE, Gilberto. *A physionomia das novas cidades*. Revista Era Nova, 1 abri. 1925. nº 75.

GOÉS, Raul. *Beaurepaire Rohan: uma figura do Segundo Império*. João Pessoa: A União, 1938.

GONÇALVES, Regina Célia (org.) *A Questão urbana na Paraíba*. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1999.

HALL, Peter. *Cidades do amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 1995.

HONORATO, Rossana. *Se essa cidade fosse minha... A experiência urbana na perspectiva dos produtores culturais de João Pessoa*. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1999.

HOWARD, Ebenezer. *Cidades-Jardins de Amanhã*. São Paulo: Hucitec, 1996.

KARP VASQUEZ, Pedro. *Postaes do Brasil: 1893 – 1930*. São Paulo: Metalivros, 2002.

KLIASS, Rosa Grena. *Parques Urbanos de São Paulo*. São Paulo: PINI, 1993.

JARDIM, Vicente Gomes. *Monographia da Cidade da Parahyba do Norte*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, Vol. 2, 1910 – p.85-111 e Vol. 3, 1911 – p.83-111.

JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. *Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza(1945 – 1960)*. São Paulo: Annablume, 2003.

LAMAS, José m. Ressano Garcia. *Morfologia Urbana e desenho da cidade*. 2 ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2000.

LEAL, Wills. *Memorial da Festa das Neves*. João Pessoa: Gráfica Santa Marta, 1992.

LE GOFF, Jacques. *Por amor às cidades: conversações com Jean Lebrun*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.

LEME, Maria Cristina da Silva (coord) *Urbanismo no Brasil –1895 –1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

LEMONS, Carlos A. C. *A república ensina a morar (melhor)*. São Paulo: Hucitec,1999.

LIMA, Pedro. *Natal século XX: do urbanismo ao planejamento urbano*. Natal: EDUFRN, 2001.

LOPES, Myriam Bahia. *O Rio em movimento – Quadros Médicos e(m) História, 1890-1920*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2000.

LUBAMBO, Catia Wanderley. *O bairro do Recife no início do século: uma experiência de modernização urbana*. Recife: Departamento de Arquitetura e Urbanismo –UFPE, 1988. (Dissertação de Mestrado).

MAIA, Benedito. *Prefeitos de João Pessoa (Perfis)*. 2 ed. João Pessoa, 1992.

MACEDO, Silvio Soares e ROBBA, Fábio. *Praças Brasileiras* 2ed. São Paulo: EDUSP; Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2003.

MEDEIROS, Coriolano de. *O Tambiá da minha infância e Sampaio*. João Pessoa: A União, 1994.

MELLO, José Octávio de Arruda. *Os coretos no cotidiano de uma cidade: Lazer e classes sociais na capital da Paraíba*. João Pessoa: Fundação Cultural do Estado da Paraíba, 1990.

MELLO, Oswaldo Trigueiro de Albuquerque. *A Paraíba na Primeira República*. João Pessoa: A União, 1982.

MELO, Alicia Afonso de Albuquerque e. *Revolução na arquitetura: Recife, década de trinta*. Teresina: EDUFPI, 2001.

MENEZES, José Luiz Mota. *Algumas notas a respeito da evolução urbana de João Pessoa*. Recife: Pool Editorial, 1985.

MENSAGEM apresentada a Assembléia Legislativa do Estado em 1º de Setembro de 1911, pelo presidente do Estado, Dr. João Lopes Machado. Parahyba: Imprensa Oficial, 1911.

MENSAGEM presidencial do Dr. Castro Pinto no seu primeiro ano de governo. *A União*, 22 out. 1913.

MENSAGEM apresentada à Assembléia Legislativa do Estado da Parahyba em 1º de setembro de 1918, pelo Dr. Francisco Camillo de Hollanda, presidente do Estado. Parahyba: Imprensa Oficial, 1918.

MENSAGEM apresentada ao Conselho Municipal da Capital do Estado da Parahyba em dezembro de 1921, pelo prefeito, Dr. Walfredo Guedes Pereira. Parahyba: Imprensa Oficial, 1921.

MENSAGEM apresentada ao Conselho Municipal da Capital do Estado da Parahyba em 22 de outubro de 1924, pelo prefeito, Dr. Walfredo Guedes Pereira. Parahyba: Imprensa Oficial, 1924.

MENSAGEM apresentada à Assembléia Legislativa referente ao período administrativo de julho de 1929 a junho de 1930. Governo do Dr. João Pessoa Cavalcante de Albuquerque. Parahyba: Imprensa Oficial, 1930.

MINISTÉRIO dos Transportes; GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento Transportes; EBTU – Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos. *Estudo de transportes urbanos de João Pessoa, recomendações para implantação imediata* – 1983. Brasília: Ministério dos Transportes, 1983.

MOREIRA, Fernando Diniz. *A aventura do Urbanismo moderno na cidade do Recife, 1900 – 1965* in LEME, Maria Cristina da Silva (coord). *Urbanismo no Brasil – 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999. p. 142-143.

MORRIS, A. E. J. *História de la forma urbana: desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*. 6 ed. Barcelona: Gustavo Gili, 1998.

MOURA FILHA, Maria Berthilde. *O cenário da vida urbana: a definição de um projeto estético para as cidades brasileiras na virada do século XIX/XX*. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2000.

MUMFORD, Lewis. *A cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas*. 4 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi (org) *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

O EMBELLEZAMENTO do bairro de Tambiá. *A União*, 02 mar. 1923.

O QUE será de futuro a cidade de João Pessoa. *A União*, 02 out. 1932.

PAES, Marcelo Renato de Cerqueira. *Do azeite de mamona à eletricidade – Anotações para uma História da Energia Elétrica na Paraíba*. 2 ed. João Pessoa: Editora Rivaissa, 1994.

PARAÍBA. *Realizações do governo Argemiro de Figueiredo*. João Pessoa: Departamento Estadual de Publicidade, 1938.

PARAÍBA. *Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado da Parahyba*. Dr. Solon Barbosa de Lucena, 1923. Parahyba: Imprensa Oficial, 1923.

PINTO, Irineu Ferreira. *Datas e Notas para a História da Parahyba*. João Pessoa: editora Universitária –UFPB, 1977.

PLANO de urbanização de João Pessoa e Cabedello. *A União*, 26 jan. 1932.

PLANO de desenvolvimento systematico desta capital e da Villa de Cabedello. *A União*, 04 fev. 1932.

PRAÇA “Vidal de Negreiros” *A União*, 14 out. 1924.

PINHEIRO, Eloísa Petti. *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)*. Salvador: EDUFBA, 2002.

PONTE, Sebastião Rogério. *Fortaleza Belle Époque: reformas urbanas e controle social (1860 - 1930)*. 3. ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2001.

RAPOSO, Miguel em *Mensagem apresentada a Assembléia Legislativa do Estado pelo Dr. João Lopes Machado em 1º de setembro de 1911*. Parahyba do Norte: Imprensa Oficial, 1911.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Imagens de vilas e cidades no Brasil colonial*. São Paulo: FUPAM, 2000. (CD-ROM)

_____. *Contribuição ao estudo da Evolução Urbana do Brasil 1500 / 1720*. 2 ed. São Paulo: PINI, 2000.

_____. *Quadro da arquitetura no Brasil*. 7 ed. São Paulo: Perspectiva, 1995.

REZENDE, Vera F. *Planos e regulação urbanística: a dimensão normativa das intervenções na cidade do Rio de Janeiro*. em OLIVEIRA, Lucia Lippi (org.), *Cidade: História e desafios*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

RODRIGUEZ, José de Nazareth. *2 séculos da cidade: passeio retrospectivo –1870 – 1930*. João Pessoa, 1974.

RODRIGUEZ, Walfredo. *Roteiro sentimental de uma cidade*. 2 ed. João Pessoa: Editora A União, 1994.

ROLNIK, Raquel. *A cidade e a Lei: Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. 2 ed. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP, 1999.

SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.) *Cidades Capitais de século XIX*. São Paulo: EDUSP, 2001.

SANTOS, Paulo. *Formação de Cidades Brasileiras no Brasil Colonial*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2001.

SEVCENKO, Nicolau (org.) *História da vida privada no Brasil. Vol. 3.* São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

STUCKERT FILHO, Gilberto Lira. *Paraíba Capital em Fotos: nas lentes da família Stuckert há mais de um século fotografando esta cidade.* João Pessoa: F&A Gráfica e Editora, 2003.

SILVA, Lúcia M. T. *Memória e intervenção urbana: o caso do "Ponto de cem réis" no centro de João Pessoa – Pb.* Recife: UFPE, 1995. (Dissertação de Mestrado).

SITTE, Camilo. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos.* São Paulo: Editora Ática, 1992.

SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil, 1900 – 1990.* 2 ed. São Paulo: Edusp, 1999.

_____. *Prelúdio da Metrópole. Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX.* São Paulo: Atelier Editorial, 2000.

SOMEKH, Nadia. *A cidade vertical e o urbanismo modernizador.* São Paulo: EDUSP; Estúdio Nobel; FAPESP, 1997.

TERCEIRO NETO, Dorgival. *Paraíba de ontem, evocações de hoje.* João Pessoa: Gráfica Santa Marta, 1999.

TERAN, Fernando de. *Ciudad y urbanizacion em el mundo actual.* Madri: Editora Blume, 1969.

TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo.* São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

TRAJANO FILHO, Francisco Sales. *D.V.O.P.: Arquitetura Moderna, Estado e Modernização (Paraíba, Década de 1930).* São Carlos: EESUSP, 2003 (Dissertação de Mestrado).

TURAZZI, Maria Inez. *Marc Ferrez.* São Paulo: Cosac & Naify, 2000.

URBANIZAÇÃO de João Pessoa e Cabedello: a exposição do esboço elaborado pelo urbanista Nestor de Figueiredo perante a comissão encarregada de colaborar no plano. *A União*, 10 mar. 1932.

VIDAL, Adhemar. *A chonica.* Revista Era Nova, 1 abri. 1925. nº 75.

VIDAL FILHO, Francisco. *Nossa capital em 1850.* Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, nº 13, 1958.

VIDAL, Wylinna. *Revitalização do Centro Histórico de João Pessoa: a experiência da Praça Anthenor Navarro.* João Pessoa: Unipê, 2001. (Monografia de Especialização).

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil.* São Paulo: Studio Nobel, 1998.

ANEXOS

PLANTA DA CIDADE DA PARAHYBA

Desenho elaborado a partir da cópia da Planta da Cidade da Parahyba levantada por Alfredo Barros e Vasconcelos em 1855, e reduzida por Artur Januário Gomes de Oliveira em 1905.

LEGENDA

Edifícios Públicos

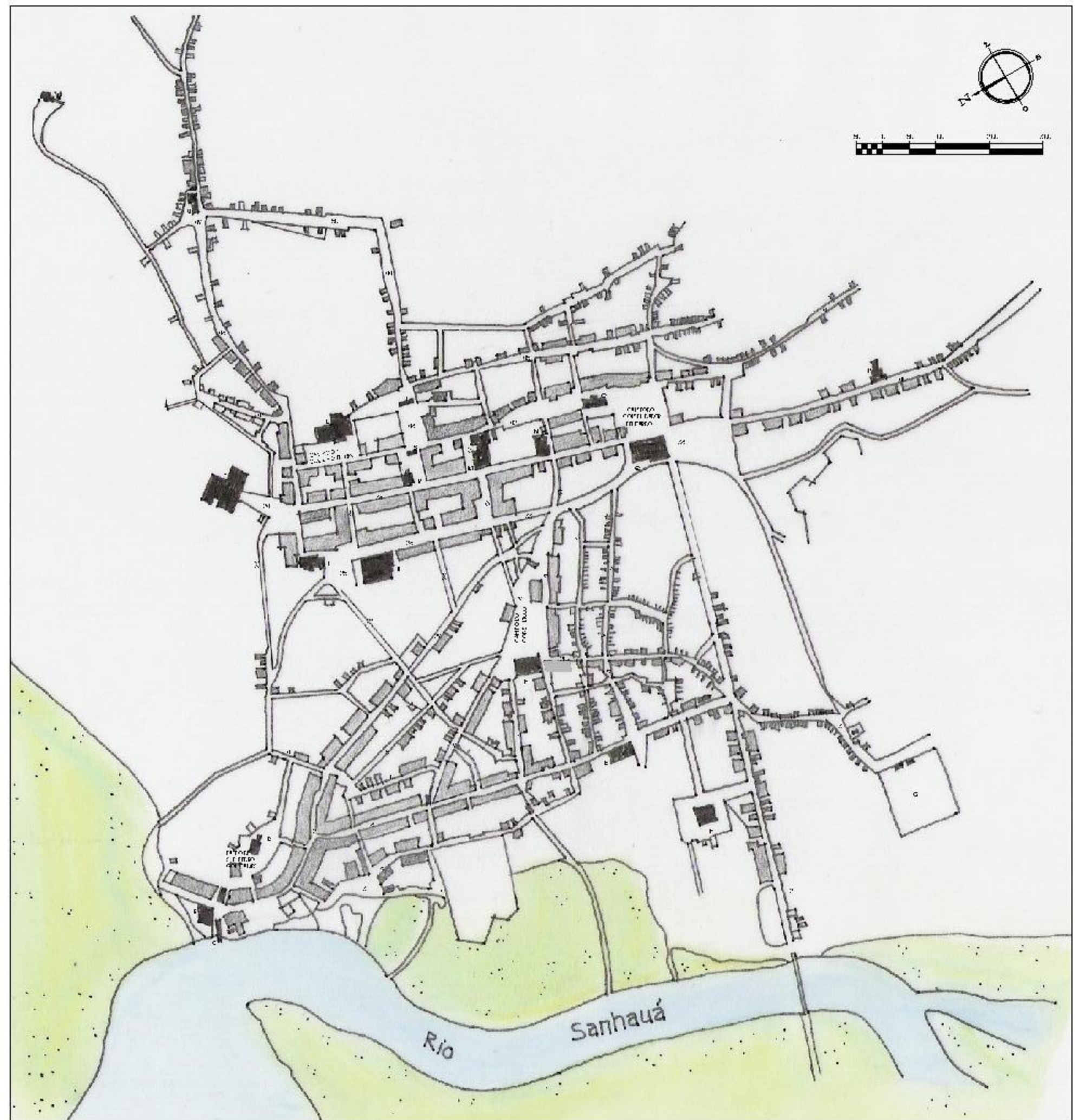
- A Alameda
- B Tesouro Provincial
- C Trapiche da Alameda
- D Igreja de São Frei Pedro Gonçalves
- E Quartel de Polícia
- F Cadeia Nova
- G Cemitério Público
- H Hospital de Linha
- I Igreja Matriz
- J Convento de São Francisco
- K Convento da São Bento
- L Convento de N. Sra. do Carmo
- M Igreja da Misericórdia
- N Igreja de Nossa Senhora do Rosário
- O Igreja das Mercês
- P Igreja dos Martírios (S. Bom Jesus)
- Q Liceu, Igreja do Colégio e Palácio
- R Tesouraria da Fazenda
- S Cadeia Nova
- T Casa do Mercado
- U Igreja da Mãe dos Homens
- V Bica de Tambiá

Ruas, Travessas, Becos

- | | |
|-----------------------------|------------------------------|
| 1- Rua do Zumbi | 26- Rua Nova |
| 2- Rua do Varadouro | 27- Ladeira de S. Bento |
| 3- Porto da Gamelleira | 28- Ladeira das Pedras |
| 4- Travessa do Tanque | 29- Rua da Alameda |
| 5- Rua da Alegria | 30- Rua do Fogo |
| 6- Rua da Gamelleira | 31- Rua da Parahyba |
| 7- Beco do João Magro | 32- Rua da Misericórdia |
| 8- Rua das Convertidas | 33- Rua da Medalha |
| 9- Rua do Carro | 34- Ladeira do Rosário |
| 10- Rua da Viração | 35- Rua do Carmo |
| 11- Rua do Sobradinho | 36- Rua Direita |
| 12- Rua da Ponte | 37- Travessa da Misericórdia |
| 13- Rua do Cemitério | 38- Largo do Palácio |
| 14- Rua da Bica | 39- Travessa do Rosário |
| 15- Rua da Raposa | 40- Rua das Trincheiras |
| 16- Rua das Flores | 41- Rua do Boi-Choco |
| 17- Rua da Boa-Vista | 42- Rua das Mercês |
| 18- Rua do Consumo | 43- Rua da Cadeia |
| 19- Rua da Palha | 44- Rua da Tesoura |
| 20- Rua do Quartel | 45- Rua da Lagoa |
| 21- Rua do Império | 46- Rua do Tambiá |
| 22- Rua do Melão | 47- Rua da Aurora |
| 23- Ladeira de S. Francisco | 48- Largo do Mercado |
| 24- Largo de S. Francisco | 49- Largo da Mãe dos Homens |
| 25- Largo da Matriz | 50- Rua de São José |

Figura digitalizada da Planta da Cidade da Parahyba levantada por Alfredo Barros e Vasconcelos em 1855.
(Fonte: IHGP)

ESCALA AJUSTADA 1:7500



PLANTA DA CIDADE DA PARAHYBA 1889

Escala: 1:7500

Babada por Wilma Vidal e Alberto Sousa a partir da
levantada por Alfredo Barros e Vasconcelos, em 1855, e das informações contidas na
Matriz da Obra de Francisco Furtado, de 1889.
Elaborada por Vicente Gomes Jardim, em 1889.
© Copyright, 2011, 2012 - Edições
Terra de Alentejo

LEGENDA

Edifícios

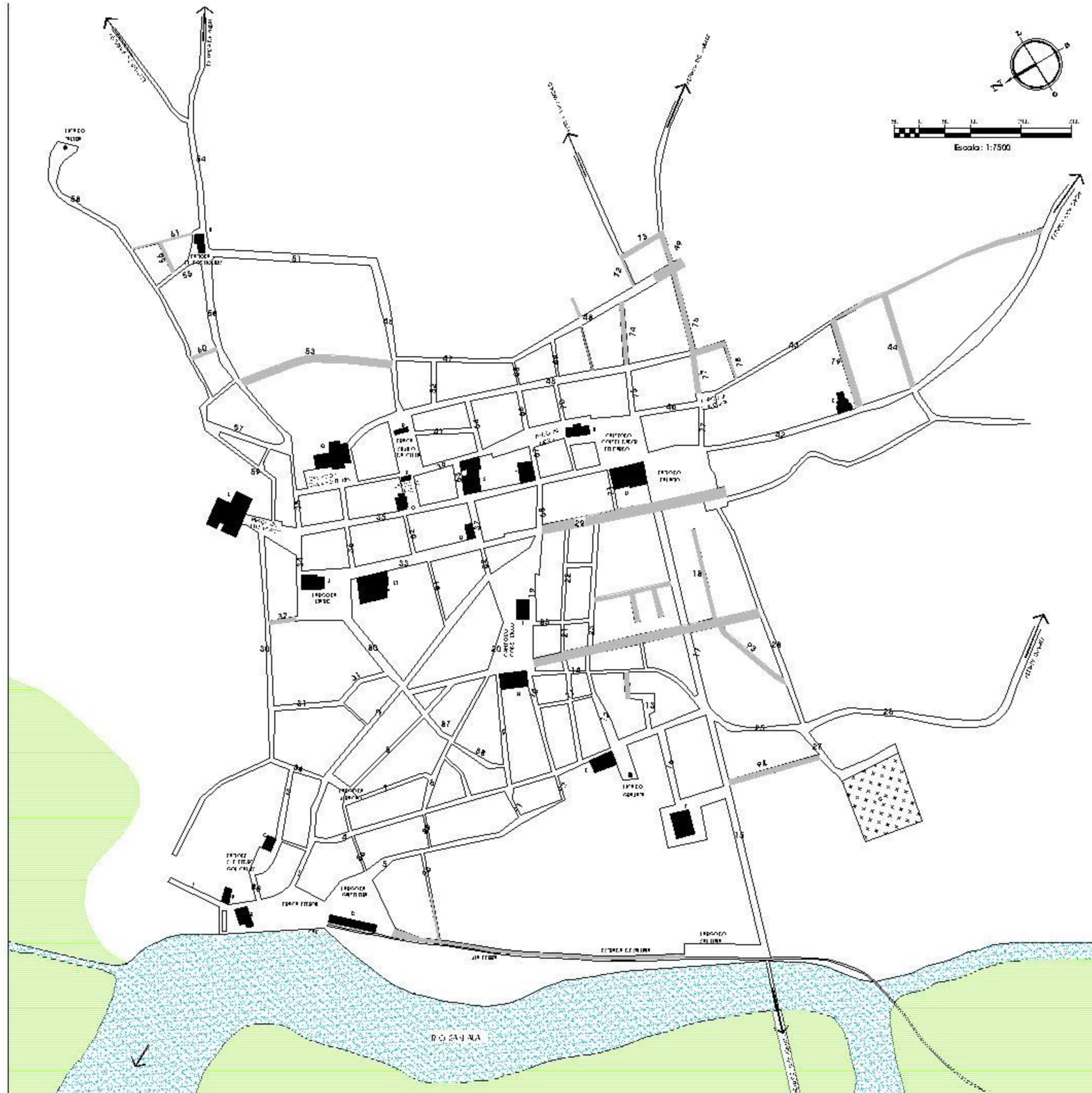
- A - Alameda
- B - Capitania do Porto e Vigia da Alameda
- C - Igreja de São Frei Pedro Gonçalves
- D - Estação Central
- E - Quartel de Polícia
- F - Cadeia Nova
- G - Cemitério Público
- H - Quartel de Linha e Enfermaria Militar
- I - Tesouro Provincial
- J - Igreja Matriz
- L - Convento de São Francisco
- M - Convento de São Bento
- N - Palácio da Instrução Primária
- O - Tesouraria de Fazenda
- P - Paço Municipal
- Q - Convento de N. Sra. do Carmo
- R - Casa do Mercado
- S - Igreja da Misericórdia e Hospital da Santa Casa
- T - Igreja de Nossa Senhora do Rosário
- U - Liceu, Igreja do Colégio e Palácio do Governo
- V - Igreja das Mercês
- X - Igreja da Mãe dos Homens
- Z - Igreja dos Martírios

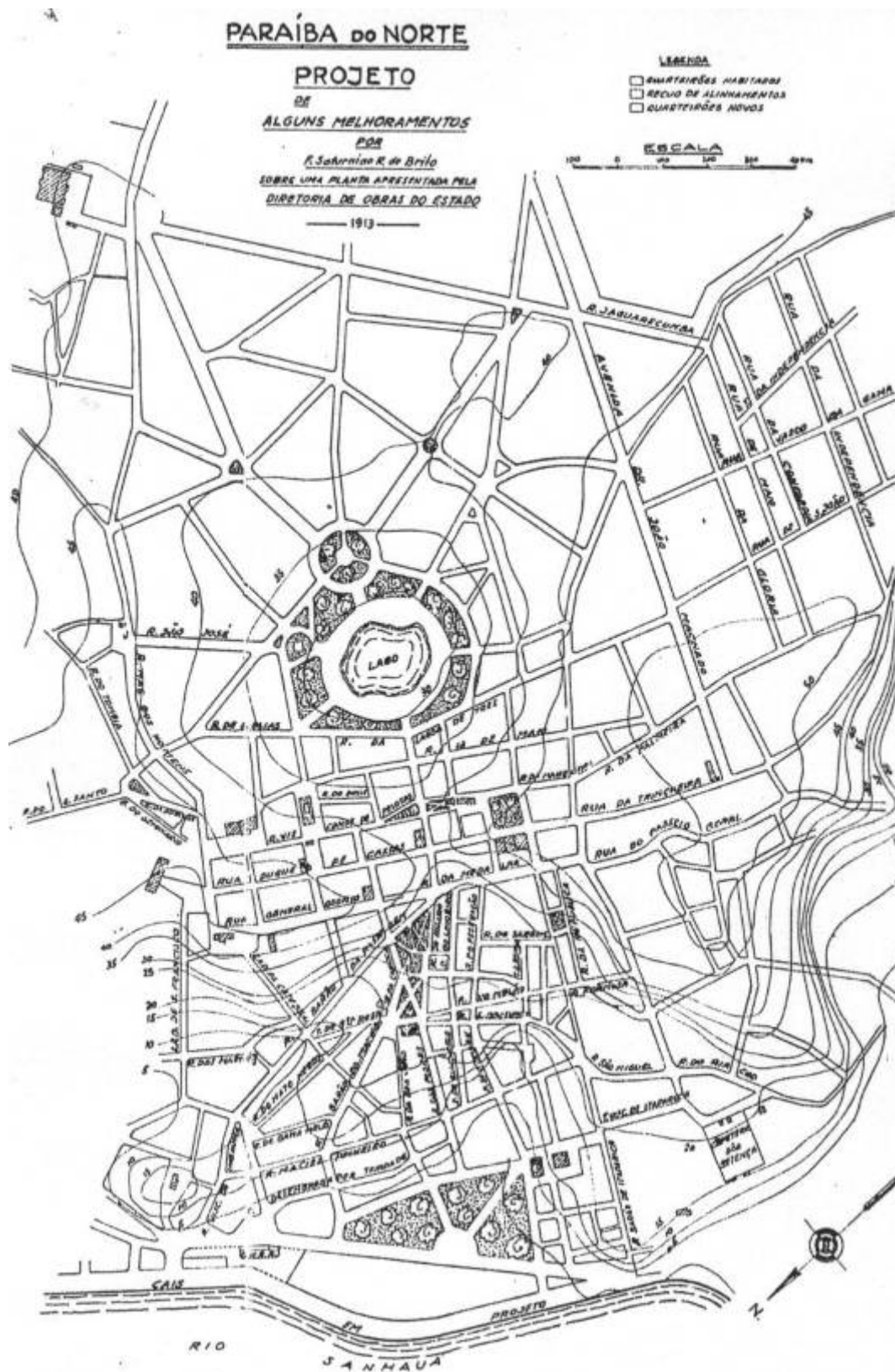
Ruas, Travessas, Becos

- | | |
|------------------------------------|--------------------------------------|
| 1- Rua Visconde de Inhaúma | 48- Rua Moura da Alagôa |
| 2- Rua Barão da Passagem | 49- Rua do Jaguaribe |
| 3- Rua de São Frei Pedro Gonçalves | 50- Rua do Tambá |
| 4- Rua Conde d'Eu | 51- Rua de São José |
| 5- Rua da Gamela | 52- Rua da Senzala |
| 6- Rua Barão do Munho | 53- Rua de Santo Elias |
| 7- Rua da Viçação | 54- Rua da Mãe dos Homens |
| 8- Rua da Alegria | 55- Rua Major Moreira |
| 9- Rua da Boa-Vista | 56- Rua do Embocá |
| 10- Rua das Flores | 57- Rua da Aurora |
| 11- Rua da Raposa | 58- Rua da Bica |
| 12- Rua do Garatá | 59- Rua de São Francisco |
| 13- Rua do Mulungu | 60- Beco do Santo Alto |
| 14- Rua do Quartel | 61- Beco da Mãe dos Homens |
| 15- Rua Visconde de Itapirica | 62- Beco da Companhia |
| 16- Rua da Cadeia-Nova | 63- Beco do Hospital |
| 17- Rua da Impetratriz | 64- Beco do Diniz |
| 18- Rua da Estrada Nova | 65- Beco das Almas |
| 19- Rua do Fogo | 66- Travessa Visconde de Pelotas |
| 20- Rua do Consumo | 67- Beco do Rosário |
| 21- Rua do Umoleio | 68- Ladeira do Rosário |
| 22- Rua da Macaluba | 69- Beco do Barracão |
| 23- Rua do Império | 70- Travessa das Mercês |
| 24- Rua Formosa | 71- Beco do Liceu |
| 25- Rua da Matilha | 72- Beco do Macaco |
| 26- Rua do Picho | 73- Travessa do Jaguaribe |
| 27- Rua do Cemitério | 74- Travessa da Lagoa |
| 28- Rua do Cajuelo | 75- Beco do Passinho |
| 29- Rua da Medalha | 76- Beco de Jaguaribe |
| 30- Rua do Tanque | 77- Travessa da Mangueira |
| 31- Rua da Bica das Vilas | 78- Travessa do Chão Duro |
| 32- Rua de São Bento | 79- Travessa do Bom Jesus |
| 33- Rua Marques do Herizal | 80- Travessa Barão da Passagem |
| 34- Rua da Matriz | 81- Beco do Góes |
| 35- Rua Duque de Carlas | 82- Ladeira das Pedras |
| 36- Rua do Carmo | 83- Beco do Império |
| 37- Rua da Misericórdia | 84- Beco do Tanque |
| 38- Rua de São Francisco | 85- Ladeira de S. F. Pedro Gonçalves |
| 39- Rua Visconde de Pelotas | 86- Beco da Estação |
| 40- Rua da Mangueira | 87- Travessa da Alegria |
| 41- Rua do Diniz | 88- Travessa da Boa-Vista |
| 42- Rua das Trilheiras | 89- Beco de Carlos Holmes |
| 43- Rua da Palmela | 90- Beco do João Magro |
| 44- Rua da Laranjeira | 91- Beco das Cocalinas |
| 45- Rua da Alagôa | 92- Beco da Medeiros |
| 46- Rua da Resoua | 93- Travessa do Cajuelo |
| 47- Rua de Santo Antônio | 94- Travessa Visco. de Itapirica |

Vias urbanas abertas ou prolongadas entre os anos de 1855 e 1889.

ESCALA 1:7500





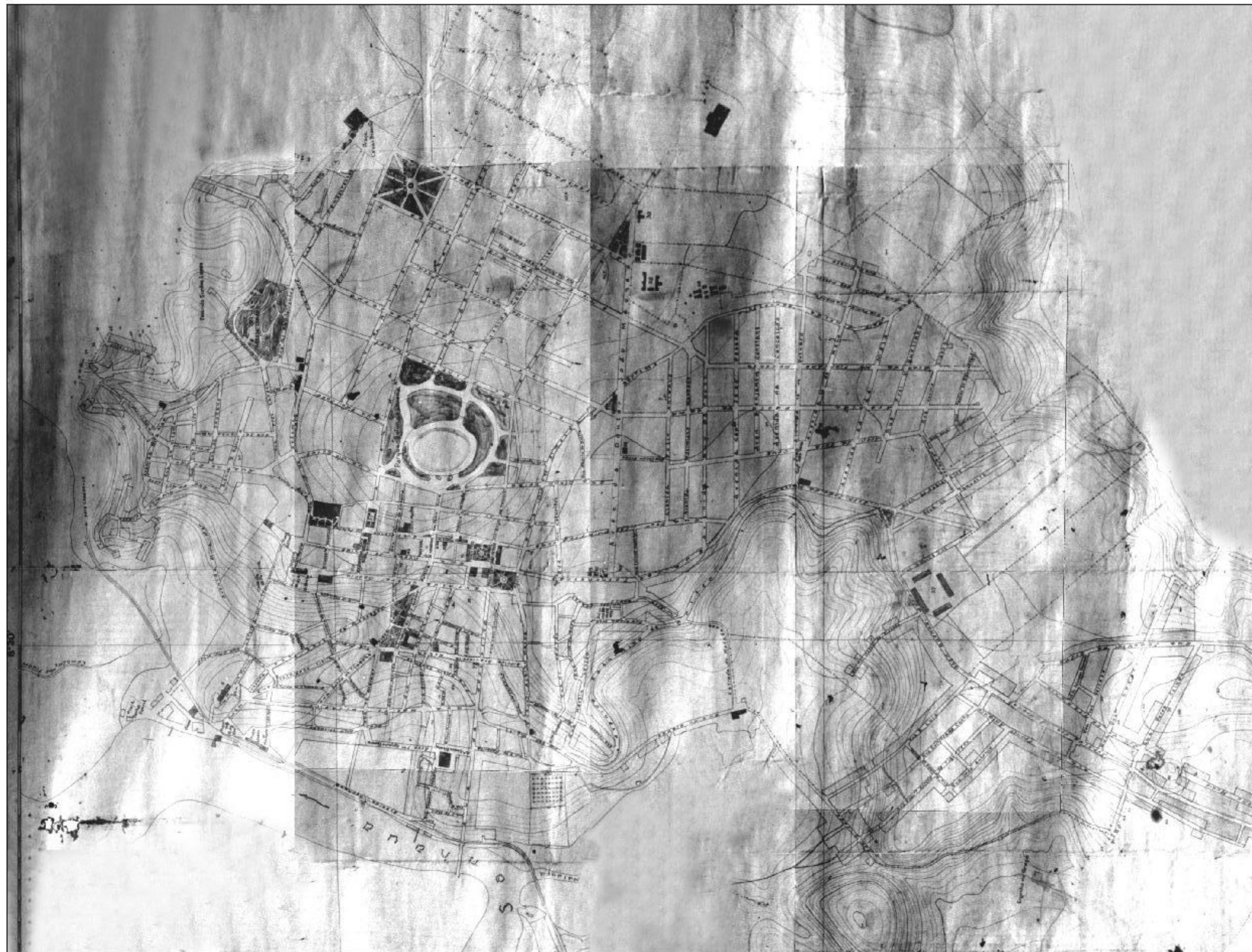
PROJETO DE ALGUNS MELHORAMENTOS POR SATURNINO DE BRITO, 1913.



PLANTA DA CIDADE DA PARAHYBA - 1923

Figura digitalizada da Planta da Cidade da Parahyba
 Área Urbanizada em 1920
 (Fonte: IHGP)

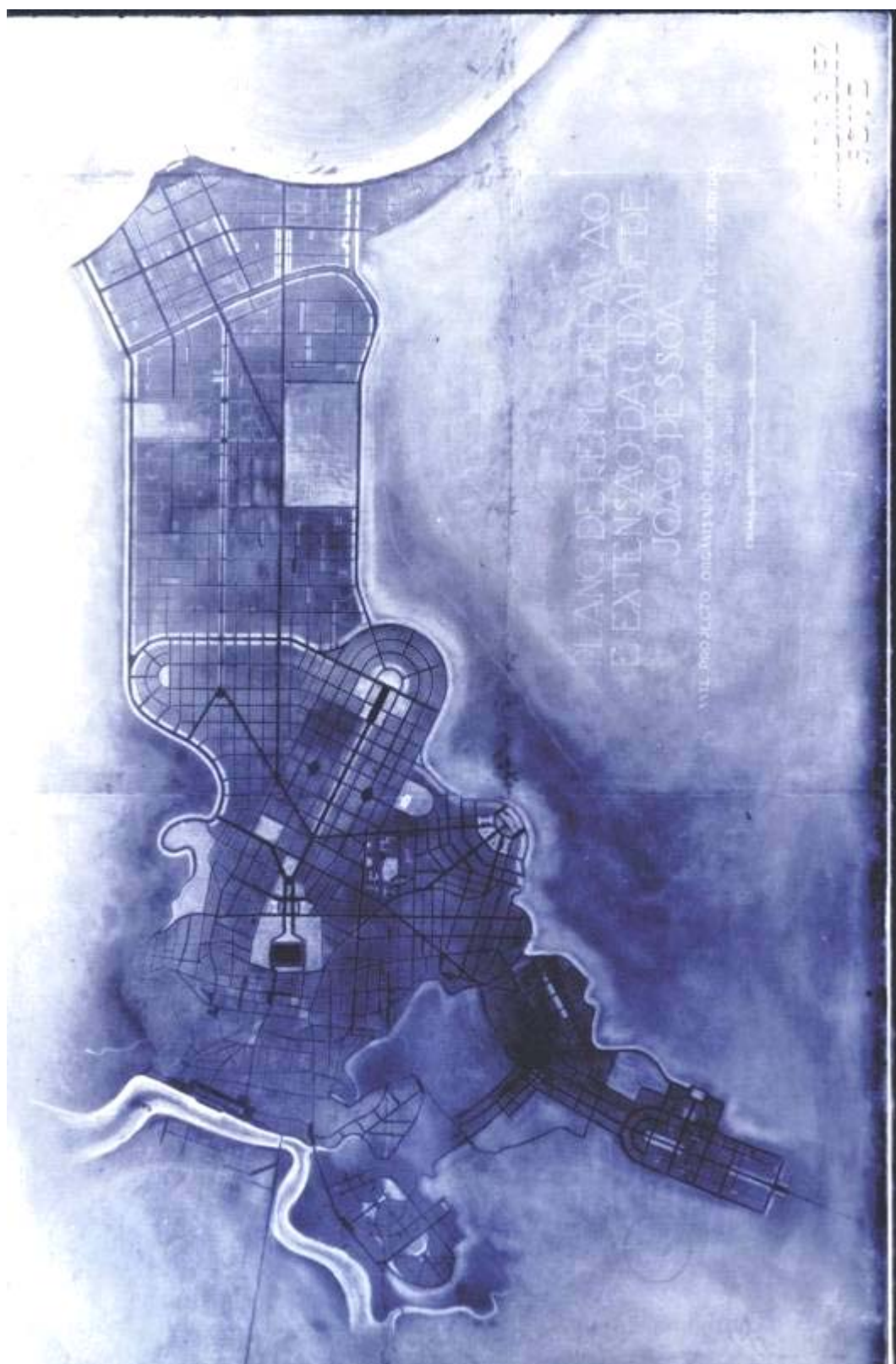
ESCALA AJUSTADA 1:15.000



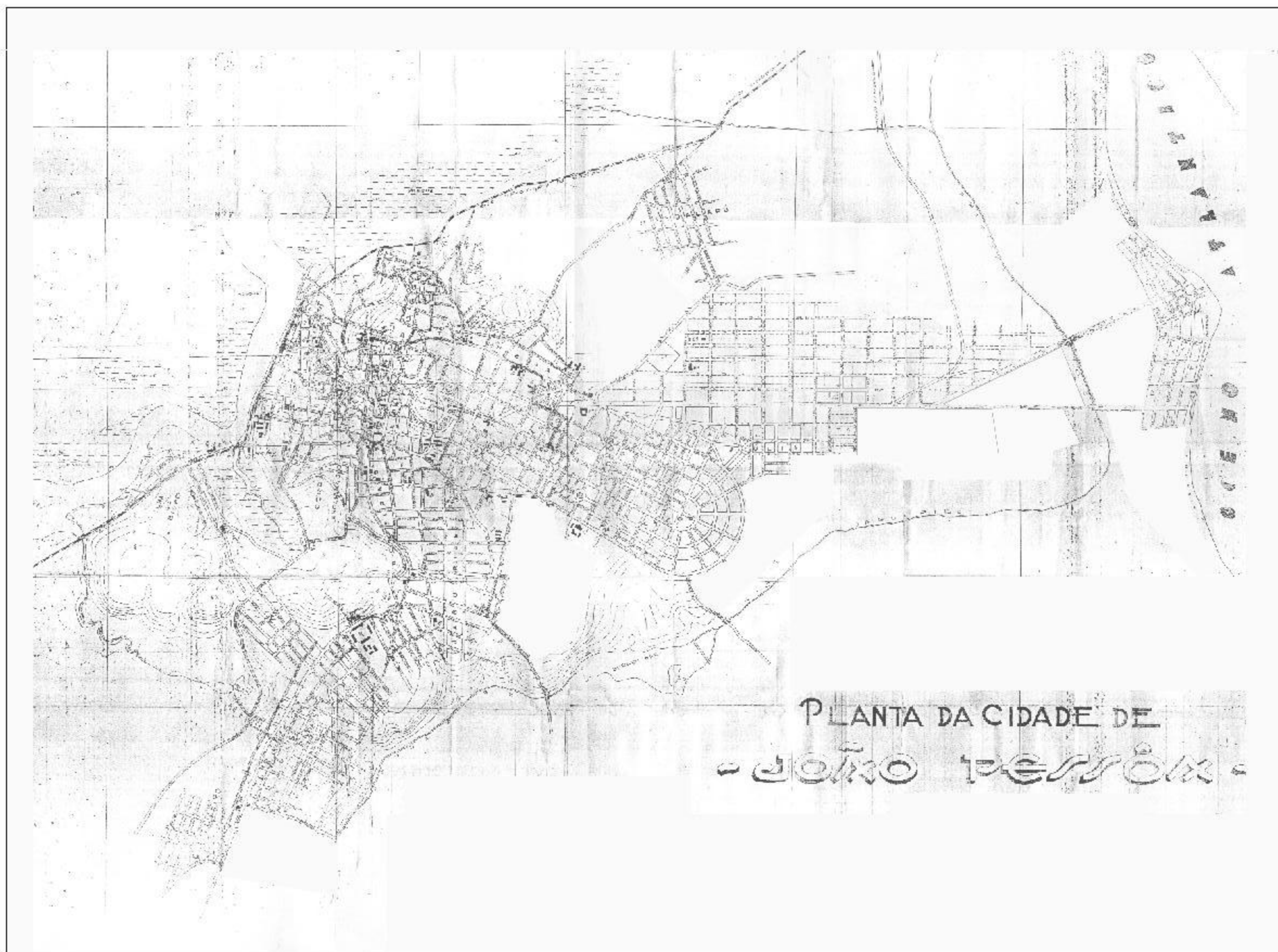
PLANTA DA CIDADE DE JOÃO PESSOA - 1930

Figura digitalizada da Planta da Cidade de João Pessoa
Prefeito: José Dávila Lins - Engenheiro: Alfredo Cihar - set, 1930
(Fonte: IHGP)

ESCALA AJUSTADA 1:15.000



**PLANO DE REMODELAÇÃO E EXTENSÃO DA CIDADE DE JOÃO PESSOA.
NESTOR DE FIGUEIREDO, 1932.**



PLANTA DA CIDADE DE JOÃO PESSOA - 1940

Figura digitalizada da Planta da Cidade de João Pessoa
Elaborada a partir da Planta da Cidade de João Pessoa 1953
(Fonte: PNUF)

ESCALA AJUSTADA 1:15.000