



Universidade Federal da Paraíba

Centro de Tecnologia

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA E
AMBIENTAL

- MESTRADO-

**QUATRO DÉCADAS DE GRANDES EXPANSÕES PLANEJADAS
NA CAPITAL PARAIBANA
(1913-1953)**

PATRICIA GIGLIOLA DE QUEIROGA RESSA

João Pessoa- Paraíba

Novembro 2012

Patricia Gigliola de Queiroga Ressa

**QUATRO DÉCADAS DE GRANDES EXPANSÕES PLANEJADAS
NA CAPITAL PARAIBANA (1913-1953)**

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

Orientador: **Prof. Dr. Alberto José de Sousa**

João Pessoa/PB
2012

R435q

Ressa, Patrícia Gigliola de Queiroga.

Quatro décadas de grandes expansões planejadas na capital paraibana (1913-1953). / Patrícia Gigliola de Queiroga Ressa. - João Pessoa, 2012.

126f.: il.

Orientador: Alberto José de Sousa.

Dissertação (Mestrado) – UFPB/CT

1. Urbanização – História – João Pessoa/PB.
2. Planejamento Urbano – João Pessoa/PB.
3. Crescimento Urbano – João Pessoa/PB.

UFPB/BC

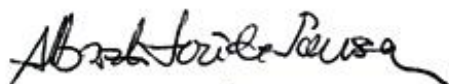
CDU: 711.4(813.3)(043)

QUATRO DÉCADAS DE GRANDES EXPANSÕES PLANEJADAS NA CAPITAL PARAIBANA (1913-1953)

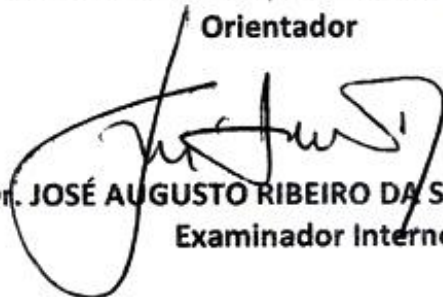
PATRÍCIA GIGLIOLA DE QUEIROGA RESSA

Dissertação aprovada em 28 de setembro de 2012

Período Letivo: 2012.2



Prof. Dr. ALBERTO JOSÉ DE SOUSA – UFPB
Orientador



Prof. Dr. JOSÉ AUGUSTO RIBEIRO DA SILVEIRA - UFPB
Examinador Interno



Prof. Dr. FERNANDO DINIZ MOREIRA – UFPE
Examinador Externo

João Pessoa-PB
2012

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Aquele que me amou antes mesmo que eu existisse, dando Sua vida por mim e por todos que Nele creem. Obrigada Senhor, por estar comigo também nesse momento de vitória.

Dedico todo o meu carinho e afeto à minha família e a meus amigos que estiveram, com muita paciência, bem próximos de mim, durante este processo acadêmico. A todos vocês, minha eterna gratidão.

Agradeço a todos que tornaram possível este trabalho, principalmente, aos funcionários da Universidade Federal da Paraíba, em especial a Nerialdo Lacerda, da Prefeitura Municipal de João Pessoa e do Arquivo Público Estadual.

E finalmente, agradeço ao Prof. Dr. Alberto José de Sousa, profissional capacitado e profundo conhecedor da evolução urbana da capital paraibana, por sua orientação dedicada e eficaz.

RESUMO

Esta dissertação mostra (a) como as expansões planejadas com 50 ou mais hectares contribuíram para o crescimento físico da capital paraibana entre 1913 e 1953 e (b) que foram elas a origem da maior parte do tecido urbano ou suburbano agregado à cidade nesse período. Ela analisa com profundidade essas ampliações, tratando aspectos como traços geográficos do sítio planejado, características do traçado e seu nível de integração com os tecidos adjacentes. Tal estudo não havia sido feito ainda e é essencial para a história urbanística de João Pessoa. O alicerce teórico da dissertação é o exame que ela fez de mais de vinte grandes expansões projetadas na Europa e nas Américas até 1910. O método adotado para a realização da parte mais relevante do estudo das expansões foi a análise morfológica dos seus planos. Sete grandes ampliações agregaram 770 hectares à cidade entre 1913 e 1953, o que é mais da metade da expansão total dela nesse intervalo. Dois planos de expansão não se concretizaram, exatamente os concebidos por dois urbanistas respeitados: Saturnino de Brito e Nestor de Figueiredo.

Palavras-chave: expansões urbanas planejadas; urbanismo paraibano; traçados urbanos.

ABSTRACT

This work shows (a) how the urban extensions covering 50 or more hectares contributed to the physical growth of João Pessoa, the capital of Paraíba, Brazil, between 1913 and 1953, and (b) that they generated most of the urban and suburban fabric that was added to the town in that period of time. It analyzes in depth these additions, treating aspects such as features of the site, layout characteristics and integration between the layout and the nearby tissues. Such a study had not been conducted yet and is essential for the local urban history. The theoretical basis of the dissertation is the analysis of over twenty large extensions planned in Europe and the Americas which it presents. The method adopted for the carrying out of the most relevant part of the study of the additions was the morphological analysis of their layout. Seven extensions added 770 hectares to the town between 1913 and 1953, which is over 50% of its overall extension in that period. Curiously the two extension plans which were not implemented were just those designed by two famous Brazilian town-planners: Saturnino de Brito and Nestor de Figueiredo.

Keywords: planned urban extensions; Brazilian urbanism; urban layouts.

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1:** Planta de Praga em 1858, com acréscimo desta autora (linha vermelha). A expansão é a área situada abaixo e à direita da linha vermelha. **Fonte:** John Murray, 1858.....p.20
- Figura 2:** Planta de Ferrara, mostrando a Addizione Erculea, em azul; a pequena ampliação anterior, em vermelho; e, a cidade primitiva, em verde. **Fonte:** Baraldi, sem data.....p.21
- Figura 3:** Planta de Amsterdã em 1649, traçada por J. Blaeu, com acréscimo desta autora (linha fletida azul). A primeira expansão é a área situada entre essa linha e a muralha à direita. **Fonte:** Wikimedia Commons.....p.22
- Figura 4:** Planta de Amsterdã em 1662, traçada por D. Stalpaert. **Fonte:** University of Amsterdam Library.....p.23
- Figura 5:** Turim, após suas duas ampliações seiscentistas. Em verde, a expansão de 1620 e em azul, a de 1673. Adaptação de planta publicada em Benevolo, 1993.....p.25
- Figura 6:** Trecho do mapa de Berlim em 1723, traçado por Dusableau mostrando a cidade velha, entre muros, e as expansões Friedrichstadt e Dorotheenstadt, separadas pela Unter den Linden (traço grosso preto, acrescentado por esta autora). **Fonte:** Wikimedia Commons.....p.26
- Figura 7:** Planta de Berlim em 1865, mostrando a expansão proposta pelo Plano Hobrecht (áreas num tom médio de cinza). Litografia de F. Boehm. **Fonte:** Kostof, 2006.....p.27
- Figura 8:** Edimburgo em mapa de 1742, traçado por William Edgar. **Fonte:** www.ewht.org.uk.....p.28
- Figura 9:** Plano de Craig para a New Town de Edimburgo. **Fonte:** www.ewht.org.uk.....p.28
- Figura 10:** Antiga planta cadastral de Richelieu. **Fonte:** Inventaire Général (França).....p.29
- Figura 11:** Planta integrante do Commissioners' Plan, mostrando a expansão proposta e o tecido existente (área mais escura à esquerda). **Fonte:** New York Public Library.....p.30
- Figura 12:** Trecho da planta integrante do Commissioners' Plan, mostrando parte da expansão proposta. **Fonte:** New York Public Library.....p.31
- Figura 13:** Expansão de Montevideu proposta por Francisco Zalazar (à direita da imagem). **Fonte:** Carmona e Gomez, 2002.....p.32
- Figura 14:** Planta de Montevideu em 1836, mostrando a cidade nova traçada por Reyes (quadrícula mais extensa). **Fonte:** Gorelik, 2004.....p.33
- Figura 15:** Plano de Kleanthis e Schaubert para a expansão de Atenas, 1833. **Fonte:** Kallivetrakis, sem data.....p.34
- Figura 16:** Planta de Versalhes em 1746. **Fonte:** Delagrive, 1746.....p.34
- Figura 17:** Versão final do plano de expansão de Atenas após a intervenção de Gaertner. **Fonte:** Kallivetrakis, sem data.....p.35
- Figura 18:** Mapa oficial de São Francisco, 1849 (a expansão é a área que está no canto inferior). **Fonte:** Library of Congress.....p.36
- Figura 19:** Mapa de São Francisco, por Bancroft, 1873 (a expansão é a quadrícula inferior). **Fonte:** David Rumsey Collection.....p.37

Figura 20: Planta de Barcelona em 1806, de Lartigne e Moulinier. Fonte: Wikimedia Commons.....	p.38
Figura 21: Projeto de Expansão de Barcelona, concebido por Cerdá e adotado pela monarquia espanhola em 1860 (a expansão é a quadricula em volta da mancha preta). Fonte: Kostof, 2006.....	p.39
Figura 22: Projeto de Expansão de Madri, concebido por Carlos María de Castro e aprovado pela monarquia espanhola em 1860 (a expansão é a área em laranja). Fonte: Ayuntamiento de Madrid, 2010.....	p.41
Figura 23: Esquema representando o conceito da Cidade Linear de Arturo Soria. Fonte: Wikimedia Commons.....	p.42
Figura 24: Planta do Plano Regulador da Cidade de Milão, de 1884 (a área de expansão é aquela representada na cor bege. Fonte: Beruto, 1884.....	p.43
Figura 25: Plano de Berlage para Haia, 1908 (a expansão é a área mais clara). Fonte: Wikimedia Commons.....	p.45
Figura 26: Detalhe do plano de Berlage para Haia, 1908. Fonte: Wikimedia Commons.....	p.45
Figura 27: Plano do bairro-jardim Gartenstadt München-Perlach, em Munique, 1908. Fonte: Kostof, 2006.....	p.47
Figura 28: Mapa de Recife, por Vigboons. Fonte: Menezes, 2004.....	p.49
Figura 29: Plantada Mauritiópolis (Golijath, 1648). Fonte: Biblioteca Nacional de Viena.....	p.50
Figura 30: Cópia da Planta da Cidade de Fortaleza e Subúrbios, elaborada por Herbster, em 1875 (a cidade existente é o conjunto das quadras escuras). Fonte: Muniz, 2006.....	p.51
Figura 31: Planta da cidade de São Paulo, em 1890, traçada por Jules Martin. Fonte: Instituto Histórico e Cartográfico de São Paulo.....	p.52
Figura 32: Planta da cidade de São Paulo, em 1897, traçada por Gomes Cardim. Fonte: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.....	p.53
Figura 33: Traçado do loteamento Villa Gomes Cardim, na planta que constitui a Fig. 32. Fonte: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.....	p.54
Figura 34: Planta da Villa Ipanema por volta de 1895 (detalhe de um mapa do Rio de Janeiro, da autoria de Greiner). Ao sul da expansão aparecem dois dos loteamentos de Copacabana. Fonte: Czajkowski, 2000.....	p.55
Figura 35: Planta de Vitória em 1895. Fonte: www.vitoria.es.gov.br	p.56
Figura 36: Localização do Novo Arrabalde (na cor rosa) em planta de 1896. A cidade existente é a mancha negra contígua à mancha vermelha. Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.....	p.57
Figura 37: Projeto do Novo Arrabalde de Vitória. Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.....	p.58
Figura 38: Plano de expansão de Santos, aprovado em 1897. Fonte: Brito, 1915...p.59	
Figura 39: Planta de Santos em 1903. Fonte: www.novomilenio.inf.br	p.60
Figura 40: Plano de Saturnino de Brito para a expansão de Santos. Fonte: www.novomilenio.inf.br	p.61
Figura 41: Planta da cidade de Natal em 1864. Fonte: Simonini, 2010.....	p.63
Figura 42: Planta da Cidade Nova ampliada de Natal, em 1904 (quadrícula em branco). Fonte: Miranda, 1999.....	p.64

Figura 43: Provável traçado inicial da cidade da Parahyba. Fonte: Sousa & Nogueira, 2008.....	p.67
Figura 44: Delimitação, na planta da cidade de 1953, das seguintes grandes expansões planejadas: ampliação de Guedes Pereira (1), Veado – Sobradinho (2), Santa Júlia – Macacos (3), Jardim Tambauzinho (4), Tambaú (5) e Manaíra (6). Fonte: Criação da autora desta dissertação.....	p.69
Figura 45: Delimitação – em planta de 1949, do Serviço Geográfico do Exército – das seguintes grandes expansões planejadas: Manaíra (1) e Jardim América (2). Fonte: Criação da autora desta dissertação.....	p.69
Figura 46: Projeto de Saturnino de Brito para a expansão da Parahyba do Norte, com acréscimo desta autora (perímetro magenta). Fonte: Brito, 1914.....	p.72
Figura 47: Áreas a serem ocupadas pelas expansões de Saturnino de Brito e Guedes Pereira, em planta de Sousa & Vidal (2010) com acréscimos desta autora. A primeira área está delimitada pelo perímetro em laranja. A segunda é o somatório da primeira com a área delimitada pelo perímetro na cor azul.....	p.73
Figura 48: Traçado da expansão de Guedes Pereira (malha envolvida pelo perímetro em magenta, desenhado por esta autora) na planta da cidade de 1923, elaborada por iniciativa da prefeitura municipal. Fonte: Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (IHGP).....	p.74
Figura 49: Localização da propriedade Veado–Sobradinho (área envolvida pelo perímetro vermelho), em versão modificada da planta da cidade em 1930 elaborada por Alberto Sousa. Fonte: Sousa & Vidal, 2010.....	p.77
Figura 50: Arruamento da propriedade Veado–Sobradinho na planta da cidade de 1930. Fonte: IHGP.....	p.78
Figura 51: Arruamento da propriedade Veado–Sobradinho e prolongamento dele, na versão – elaborada por Alberto Sousa – da planta da cidade de 1930. Fonte: Sousa & Vidal, 2010.....	p.78
Figura 52: Projeto do Loteamento Veado–Sobradinho (1938). Fonte: Arquivo da PMJP.....	p.80
Figura 53: Projeto de Loteamento San Juan (segunda metade dos anos 1960), que modificava o arruamento Veado–Sobradinho. Fonte: Arquivo da PMJP.....	p.80
Figura 54: Planta da cidade de João Pessoa em 1930, com acréscimos desta autora (números grandes). Fonte: Sousa & Vidal, 2010.....	p.82
Figura 55: As sete áreas de expansão urbana do plano de Nestor de Figueiredo para a capital paraibana. Fonte: Criação desta autora sobre foto do plano cedida pelo arquiteto Paulo Pelegriano.....	p.83
Figura 56: Os planos de Saarinen (à esquerda) e Agache (à direita) para Canberra, Austrália. Fonte: National Archives of Australia.....	p.84
Figura 57: Área de expansão do plano de Figueiredo para João Pessoa situada ao sul do arruamento Veado–Sobradinho. Fonte: Figura 55.....	p.85
Figura 58: Área de expansão do plano de Figueiredo para João Pessoa situada ao norte e a oeste do arruamento Veado–Sobradinho (área circundada pelo perímetro laranja). Fonte: Figura 55.....	p.85
Figura 59: Área de expansão do plano de Figueiredo para João Pessoa situada na planície costeira (área circundada pelo perímetro magenta). Fonte: Figura 55.....	p.86
Figura 60: Localização da propriedade Tambaú, loteada em 1938 (área envolvida pelo perímetro vermelho), na versão – elaborada por Alberto Sousa – da planta da cidade de 1930. Fonte: Sousa & Vidal, 2010.....	p.89

Figura 61: Cópia do projeto do Loteamento Tambaú. Fonte: Arquivo da PMJP.....	p.90
Figura 62: Planta do bairro de Copacabana em 1914, da autoria de C. Aenishänslin. Fonte: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.....	p.91
Figura 63: Localização da área planejada no Loteamento Santa Júlia – Macacos (área envolvida pelo perímetro vermelho), na versão – elaborada por Alberto Sousa – da planta da cidade de 1930. Fonte: Sousa & Vidal, 2010.....	p.92
Figura 64: Traçado proposto por Nestor de Figueiredo em 1932(dentro do perímetro magenta, desenhado por esta autora) para a área planejada no projeto do Loteamento Santa Júlia – Macacos. Fonte: Acervo do arquiteto Paulo Pelegriano.....	p.93
Figura 65: Cópia do projeto do Loteamento Santa Júlia – Macacos, com acréscimos desta autora (traços amarelos). Fonte: Arquivo da PMJP.....	p.94
Figura 66: Indicação na planta da cidade de 1953 das ruas existentes no entorno do Loteamento Santa Júlia – Macacos na época da criação deste. Tais ruas estão realçadas com linhas amarelas, acrescentadas pela autora desta dissertação. Fonte: PMJP.....	p.95
Figura 67: Localização do campo de aviação na planta da cidade de 1930. Fonte: IHGP.....	p.97
Figura 68: Localização, em versão modificada da planta da cidade de 1953, do terreno onde foi implantado o Loteamento Jardim Tambauzinho (área cercada pelo perímetro vermelho,desenhado por esta autora). Fonte: PMJP.....	p.97
Figura 69: Cópia modificada do plano do Loteamento Jardim Tambauzinho. Fonte: Arquivo da PMJP.....	p.98
Figura 70: Detalhe da planta da Figura 69.....	p.99
Figura 71: Ruas existentes em 1953, na área situada a leste do rio Jaguaribe e ao norte da estrada velha de Tambaú. Fonte: Criação desta autora sobre versão modificada da planta oficial da cidade de 1953.....	p.101
Figura 72: Plano elaborado pela prefeitura de João Pessoa (c. 1952) para o arruamento da área situada a leste do rio Jaguaribee ao norte da estrada velha de Tambaú (o perímetro laranja foi agregado por esta autora). Fonte: Planta oficial da cidade de 1953, organizada pela PMJP.....	p.102
Figura 73: Principais loteamentos implantados na área de expansão de Manaíra. Fonte: Criação desta autora sobre a planta oficial da cidade de 1953, da PMJP....	p.104
Figura 74: Localização, em planta de 1949, da gleba onde foi implantado o Loteamento Jardim América (perímetro branco). Fonte: Criação desta autora sobre planta do Serviço Geográfico do Exército.....	p.105
Figura 75: Planta de Miami Beach (1919). Fonte: Florida State Archives.....	p.106
Figura 76: Projeto do Loteamento Jardim América. Fonte: Arquivo da PMJP.....	p.107
Figura 77: Expansão de Guedes Pereira, em 2009. Fonte: Google Earth, 2012....	p.114
Figura 78: Área planejada do Loteamento Santa Júlia – Macacos em 2009. Fonte: Google Earth, 2012.....	p.115
Figura 79: Arruamento Veado-Sobradinho, em 2008. Fonte: Google Earth, 2012..	p.115
Figura 80: Loteamentos Tambauzinho (à esquerda) e Tambaú (à direita, em baixo), e expansão de Manaíra (à direita, em cima), em 2008/ 2009. Fonte: Google Earth, 2012.....	p.116
Figura 81: Loteamento Jardim América, em 2011. Fonte: Google Earth, 2012.....	p.116

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
-----------------	----

CAPÍTULO I

UM PANORAMA DAS GRANDES EXPANSÕES PLANEJADAS NO OCIDENTE ATÉ 1910	18
---	----

1.1. Grandes expansões planejadas na Europa, nos EUA e na América espanhola	19
1.1.1. Praga	19
1.1.2. Ferrara	20
1.1.3. Amsterdã	22
1.1.4. Turim	24
1.1.5. Berlim	25
1.1.6. Edimburgo	27
1.1.7. Nova Iorque	29
1.1.8. Montevideu	31
1.1.9. Atenas	33
1.1.10. São Francisco	35
1.1.11. Barcelona	38
1.1.12. Madri	40
1.1.13. Milão	42
1.1.14. Haia	44
1.1.15. Munique	47
1.2. Grandes expansões planejadas no Brasil.....	48
1.2.1. Recife	48
1.2.2. Fortaleza	50
1.2.3. São Paulo	52
1.2.4. Rio de Janeiro	54
1.2.5. Vitória	56
1.2.6. Santos	58
1.2.7. Natal	62

CAPÍTULO II

AS GRANDES EXPANSÕES PLANEJADAS PARA A CAPITAL PARAIBANA

ENTRE 1913 E 1953	67
--------------------------------	-----------

2.1. Expansão proposta por Saturnino de Brito	70
2.2. Expansão do prefeito Guedes Pereira	73
2.3. Arruamento Veado – Sobradinho	76
2.4. Plano de expansão de Nestor de Figueiredo.....	81
2.5. Loteamento Tambaú	88
2.6. Loteamento Santa Júlia – Macacos	91
2.7. Loteamento Jardim Tambauzinho	96
2.8. Plano de expansão de Manaíra	100
2.9. Loteamento Jardim América	104

CONCLUSÃO.....	109
-----------------------	------------

REFERÊNCIAS	117
--------------------------	------------

APÊNDICES.....	121
-----------------------	------------

INTRODUÇÃO

No século XIX, difundiu-se no mundo ocidental uma forma de ampliar cidades que vinha sendo utilizada desde os últimos séculos da era medieval: a grande expansão planejada.

Esse tipo de ampliação consistia na criação de uma malha viária e um conjunto de quadras que cobriam uma superfície que era grande em termos absolutos ou em comparação com o tamanho da cidade por ela ampliada.

O uso dela constituiu eventos urbanísticos notáveis em várias cidades, a exemplo de Amsterdã (1607), Edimburgo (1768), Nova Iorque (1811) e Barcelona (1860).

Tendo em vista os propósitos desta dissertação, é razoável considerar grande, em termos absolutos, uma expansão urbana com área igual ou superior a 50 hectares – que é suficiente para caracterizar pelo menos um bairro ou uma unidade de vizinhança.

No Brasil oitocentista, esse modo de ampliação urbana começou a ser realizado só a partir de 1875, na capital do Ceará, Fortaleza, mas se difundiu nos quinze anos que se seguiram ao advento da República, tendo sido então adotado tanto em cidades importantes, a exemplo do Rio de Janeiro e São Paulo, quanto em núcleos menores, como Santos, Vitória e Natal.

Só em 1913 é que se propôs uma grande expansão planejada para a capital paraibana, cidade que constitui o foco desta dissertação e que se chamava então Parahyba do Norte. Projetada pelo célebre engenheiro Saturnino de Brito, ela só seria implantada uma década depois, e com um traçado diferente daquele por ele delineado.

A partir daí, porém, esse modo de ampliação urbana teve larga aplicação na cidade, tendo sido a origem da grande maioria do tecido a ela agregado nas três décadas subsequentes.

Estudar esse fato – de grande relevância para a história urbana local e até aqui ainda não analisado por trabalhos científicos – é a razão de ser desta dissertação, que se propõe a responder à seguinte pergunta a ele associada: que contribuições deram as grandes expansões planejadas à ampliação da capital paraibana durante o período de quatro décadas iniciado em 1913?

Portanto, constituem o objeto desta dissertação as grandes expansões projetadas para a capital paraibana entre 1913 e 1953. A escolha desses anos para delimitar temporalmente esse objeto foi determinada pelas seguintes razões: (i) como se viu, foi só em 1913 que pela primeira vez projetou-se uma grande expansão para ampliar a capital paraibana; (ii) era preciso terminar o período a ser estudado num ano em que

houvesse sido traçada uma planta da cidade mostrando os arruamentos aprovados pela municipalidade até então, sendo preciso também que o número das grandes expansões propostas até esse ano fosse tal que viabilizasse a análise deles numa dissertação de mestrado, que é um trabalho de uma dimensão relativamente moderada; o ano que atendeu a esses requisitos foi o de 1953 (a outra alternativa disponível, 1975, não atendia à última exigência).

Em coerência com a pergunta acima enunciada, o objetivo central desta dissertação é mostrar como as grandes expansões planejadas contribuíram para o crescimento do tecido da capital paraibana entre 1913 e 1953.

A ele estão associados os seguintes objetivos específicos: (a) identificar as grandes expansões projetadas para a capital paraibana entre 1913 e 1953; (b) demarcá-las na planta oficial da cidade de 1953; (c) analisar com profundidade todas essas expansões, abordando aspectos como fatos geradores, responsável pela iniciativa, superfície ocupada, características do traçado e nível de integração deste com o tecido existente; (d) mostrar que entre 1913 e 1953 foram tais expansões que deram origem à maior parte do tecido urbano ou suburbano agregado à cidade nesse período.

Ressalte-se que nesse último objetivo específico está enunciada a hipótese que o presente trabalho se propõe a demonstrar.

Para embasar esta dissertação sua autora estudou um bom número de grandes expansões projetadas na Europa e nas Américas até o fim da primeira década do século XX, e tendo feito isso, deu-se conta que convinha acrescentar à dissertação um objetivo adicional secundário: delinear um panorama geral dessas expansões. Esse trabalho não foi feito ainda (dispõe-se apenas de estudos sobre alguns conjuntos limitados dessas ampliações) e é importante que ele exista, para proporcionar ao público interessado uma visão abrangente, ainda que sucinta, dessas intervenções, que constituem um dos aspectos mais relevantes da história do urbanismo. Além de dar a conhecer cada uma dessas expansões, tal panorama permitirá que interessantes comparações entre elas sejam feitas. Tendo adquirido um conhecimento relativamente aprofundado sobre tais expansões, esta autora resolveu colocá-lo à disposição do público, sistematizando-o e apresentando-o num dos capítulos do presente trabalho – convertendo assim numa parte importante deste o que inicialmente deveria ser apenas um referencial para subsidiar a feitura dele.

A relevância desta dissertação e a justificativa para realizá-la residem em dois fatos: de um lado, a inexistência de trabalhos científicos que tenham efetuado o que ela se propõe a fazer; do outro, a importância fundamental que tiveram as grandes expansões planejadas no crescimento do tecido da capital paraibana entre 1913 e 1953. Evidenciar este último fato e explicar, em detalhe e numa perspectiva científica,

o importante processo urbanístico que tais expansões constituíram é a contribuição que esta dissertação objetiva dar ao conhecimento.

Esta dissertação é o primeiro estudo científico que trata o conjunto das grandes expansões projetadas para a capital paraibana entre 1913 e 1953. Antes dela, só três dessas expansões havia sido estudada – sempre de forma individualizada e em trabalhos com objetivos diferentes do desta dissertação.

A expansão proposta por Saturnino de Brito em 1913 foi analisada de forma aprofundada por Sousa, Nogueira e Vidal no artigo “Inovação no urbanismo brasileiro da Primeira República: o traçado de Saturnino de Brito para a expansão da capital paraibana”, publicado pela revista eletrônica *Arquitextos* em 2006. Neste, seus autores identificam as diretrizes que nortearam o plano de Brito; mostram que este foi influenciado por Camillo Sitte; avaliam o projeto, evidenciando suas fortes qualidades – em particular sua originalidade e seu vanguardismo –, bem como suas deficiências, e concluem que ele constituiu uma marcante inovação no urbanismo brasileiro de sua época.

Essa mesma expansão havia sido tratada, nessa mesma perspectiva, mas sem aprofundamento, tanto por Vidal (2004) quanto por Nogueira (2005), nas suas dissertações de mestrado defendidas na Universidade Federal da Paraíba nos referidos anos e intituladas respectivamente *Transformações urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910-1940* e *As primeiras décadas da eletricidade e do saneamento básico na capital paraibana, 1900-1940*.

Na primeira, Vidal examinou igualmente o plano de Nestor de Figueiredo para a cidade de João Pessoa (1932), que contemplava tanto a remodelação da urbe existente quanto sua ampliação. Embora tenha tratado esse último aspecto sem aprofundamento, ela destacou os principais pontos da proposta a ele referente, chamando a atenção para três deles: o emprego da fórmula do setor semicircular, cortado por vias radiais e anelares (então em voga no urbanismo ocidental), o uso de avenidas diagonais e a criação de dois pólos de atividades específicas (o Centro Cívico e o Centro Universitário).

A terceira expansão já analisada de forma sistemática é o loteamento Jardim América, de 1953. Seu estudo foi feito recentemente por Sarmento na sua dissertação de mestrado (*O processo de ocupação urbana de um setor litorâneo de uma capital brasileira: o caso do Bessa em João Pessoa-PB*), defendida em 2012 na Universidade Federal da Paraíba – na qual ela examinou detalhadamente o traçado da expansão, enfocando aspectos como diretrizes do desenho, adequação ao sítio e características das quadras e das vias.

Constitui o referencial teórico desta dissertação o capítulo dela, acima mencionado,

que examina uma série de grandes expansões projetadas na Europa e nas Américas entre fins da era medieval e o final da primeira década do século XX.

A construção de tal capítulo, por sua vez, teve por referencial principal dois livros: *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings through History*, de Kostof; e *História da cidade*, de Benevolo.

No primeiro, Kostof faz uma análise abrangente e aprofundada dos diferentes tipos de traçados urbanos – por ele agrupados em quatro grandes categorias: os espontâneos, os quadriculados, os centralizados e os afiliados ao urbanismo barroco –, na qual são examinados variados aspectos deles, indo desde os de ordem geral, como a natureza de seu desenho, até pormenores, como as características dos lotes.

Já Benevolo, em seu referido livro (que tem por objeto a história da cidade de uma maneira global), trata, em diferentes partes dele, de uma série de expansões planejadas, privilegiando a história e a descrição delas em detrimento de uma análise morfológica detalhada. Ele constituiu uma referência para esta dissertação em razão tanto das informações que ele apresenta como do seu método de organizar o exame das expansões, que foi aqui reproduzido: em ordem cronológica e dedicando uma subsecção do texto a cada uma das cidades expandidas.

A estratégia maior utilizada na elaboração desta dissertação foi dividir a pesquisa em duas empreitadas distintas, a primeira delas estando destinada a embasar a segunda: (i) estudar um número substancial de grandes expansões projetadas na Europa e nas Américas entre meados do século XIV e 1910, para adquirir um conhecimento global sobre esse tipo de intervenção urbanística; (ii) analisar as grandes expansões propostas para a capital paraibana nos quarenta anos compreendidos entre 1913 e 1953, que são a razão de ser deste trabalho.

O método empregado para levar a cabo a primeira empreitada envolveu as seguintes etapas: (a) identificar um número considerável de expansões; (b) obter informações sobre elas; (c) selecionar as expansões que convinha analisar; (d) obter boas imagens dos traçados destas; (e) analisar a morfologia das expansões selecionadas.

Para realizar as etapas a, b, e d recorreu-se a fontes bibliográficas e à Internet.

Quanto à aludida análise morfológica, ela teve por referencial teórico principal o livro de Kostof acima mencionado. Decidiu-se que em geral ela devia contemplar os seguintes aspectos: tamanho, absoluto e/ou relativo da expansão; a natureza e as características do seu traçado; seu nível de integração com a cidade existente.

O formato que se deu à apresentação dos resultados da empreitada em questão caracteriza-se por: (i) reuni-los num capítulo específico relativamente longo; (ii) iniciar este com uma introdução onde são tecidas considerações sobre o conjunto das expansões tratadas; (iii) separar em duas secções diferentes as expansões propostas

no Brasil e as projetadas em países estrangeiros; (iv) dedicar uma subsecção exclusiva ao exame das expansões propostas para cada cidade; (v) em cada secção, dispor em ordem cronológica as análises da única ou primeira expansão selecionada de cada cidade e (vi) finalizar o capítulo com uma conclusão.

Quanto à segunda empreitada aludida, o método utilizado para realizá-la compreendeu as seguintes etapas: (a) identificar as ampliações propostas; (b) obter informações sobre elas; (c) demarcar, nas plantas da cidade de 1949 e 1953, os perímetros das expansões que foram implantadas; (d) obter boas imagens dos traçados de todas as ampliações propostas; e) analisar morfologicamente tais traçados.

Os principais instrumentos utilizados para a realização da primeira dessas etapas foram: (1) um exame da bibliografia pertinente existente; (2) a comparação de plantas da cidade de diferentes épocas; (3) uma varredura no acervo dos projetos dos loteamentos aprovados pela Prefeitura Municipal de João Pessoa (PMJP), nesta arquivado; (4) um processo dedutivo baseado na confrontação de alguns desses planos com plantas oficiais da cidade.

Para levar a cabo a segunda etapa foram examinados livros, artigos impressos, jornais antigos, teses de doutorado, dissertações de mestrado, material publicado na Internet, plantas da cidade, projetos de loteamentos, fotografias e certidões emitidas por cartórios de imóveis.

As imagens dos traçados das expansões foram retiradas de livros, plantas da cidade, projetos de loteamentos arquivados na prefeitura de João Pessoa e uma dissertação de mestrado.

Já a análise morfológica dos traçados das ampliações, que é o resultado de observações e reflexões desta autora, teve por referencial teórico a aludida análise relativa às expansões anteriores a 1910, apresentadas no capítulo que se segue. Decidiu-se que ela devia abordar pelo menos os seguintes aspectos: caracterização do traçado, incluindo dados quantitativos dele; especulação sobre os parâmetros diretores do desenho; afiliação do traçado aos modelos existentes; crítica do projeto.

Para apresentar os resultados da empreitada em pauta, adotou-se um formato baseado nos seguintes princípios: (i) expor tais resultados num único capítulo; (ii) iniciar este com uma introdução onde são tecidas considerações sobre os modos como João Pessoa cresceu desde sua fundação até os anos 1910 e onde são identificadas as ampliações a serem examinadas; (iii) tratar cada expansão numa secção dedicada exclusivamente a ela; (iv) dispor em ordem cronológica as análises das expansões.

Refletindo o que foi dito acima, o corpo desta dissertação foi dividido em quatro componentes: esta introdução, dois capítulos e um texto conclusivo.

O primeiro capítulo examina uma série de grandes expansões planejadas na Europa e nas Américas até 1910 e contém uma introdução, duas secções – uma dedicada às experiências estrangeiras e a outra, às brasileiras e uma conclusão. Cada secção está dividida em várias subsecções, cada uma focalizando uma cidade onde ocorreram uma ou mais das expansões selecionadas para análise.

O segundo capítulo é dedicado às grandes expansões propostas para a capital paraibana nos quarenta anos compreendidos entre 1913 e 1953. Ela compõe-se de uma introdução (cujo conteúdo já foi sintetizado no item ii acima) e nove secções, onde são analisadas, em profundidade e individualmente, as nove grandes ampliações projetadas para a cidade entre esses dois anos.

Observe-se que nos mapas e plantas mostrados nesta dissertação, quando o Norte não estiver indicado, ele está situado acima da imagem e a direção norte-sul é paralela aos lados maiores da página ou forma com eles um ângulo inferior a 15°.

Durante a defesa desta dissertação, um dos membros da banca, o Prof. Silveira, sugeriu que fossem acrescentados ao trabalho alguns quadros ou gráficos agrupando e condensando certas informações nele contidas. Esse material complementar está sendo apresentado num Apêndice, que não existia na dissertação original.

CAPÍTULO I

Um panorama das grandes expansões planejadas no Ocidente até 1910

Embora tenha sido no século XIX que se difundiu o uso da grande expansão planejada como forma de ampliar ordenadamente as cidades, esse instrumento urbanístico já vinha sendo empregado na Europa desde o século XIV. Ele tinha, portanto, mais de quinhentos anos de história quando começou a ser utilizado na capital paraibana, em 1913.

Uma versão dessa história será aqui delineada para proporcionar um referencial para o levantamento e a análise das grandes expansões planejadas da capital paraibana que constituem o objeto maior desta dissertação. Tal versão compreenderá o exame de expansões projetadas para 22 cidades de diferentes países da Europa e América, inclusive o Brasil, desde o século XIV até o início da década em que o instrumento em foco começou a ser empregado na cidade da Parahyba do Norte.

Para ressaltar a experiência brasileira, optou-se por traçar uma história específica dela, separada da referente ao resto da América e da Europa – esta sendo tratada na secção que se segue e a primeira na secção subsequente.

Antes de analisar cada uma das expansões, convém fazer as seguintes considerações gerais a respeito delas.

As primeiras grandes expansões planejadas, e com frequência as posteriores, eram concebidas como assentamentos morfológicamente diferentes da cidade a ser ampliada e, graças à racionalidade dos seus traçados, sem os defeitos que esta apresentava.

Como Kostof (2006, p. 102) assinalou apropriadamente, quando quadriculadas (o que acontecia na maioria dos casos), as grandes expansões planejadas eram um *“um instrumento de modernização e de contraste com o existente que não era tão ordenado”*. Kostof também observou (2006, p. 135-136) que as expansões quadriculadas eram agregadas tanto aos núcleos existentes de traçado “orgânico” (isto é espontâneo), como ocorreu em Berlim no século XVII, como aos tecidos quadriculados, como aconteceu em Turim no mesmo século. Porém ele faltou acrescentar que – sobretudo a partir do início dos Oitocentos – estas expansões também foram incorporadas a cidades que tinham uma parte espontânea e uma parte planejada, ao mesmo tempo. Exemplo disto é Nova Iorque, que quando ampliada em 1811 tinha um núcleo primitivo espontâneo e um setor, mais recente, formado por pequenas quadrículas distintas.

1.1. Grandes expansões planejadas na Europa, nos EUA e na América espanhola

São em número de dezoito as grandes expansões planejadas que serão analisadas na presente secção. Elas estão localizadas em nove diferentes países, o que deixa claro que elas constituíram um fenômeno de ampla difusão. Sete delas foram planejadas antes de 1800, ao longo de quatro séculos e meio, e as demais, nas onze décadas posteriores – período de multiplicação das grandes expansões planejadas (TERAN, 1969, p. 21).

Das cidades européias que se tornariam importantes, a primeira a ser ampliada com uma grande expansão planejada foi Praga, ainda na Idade Média.

1.1.1. Praga

Em 1340, Praga era uma urbe composta de dois setores, separados por um rio. A leste deste, encontrava-se o principal deles, denominado Staré Mesto.

Em 1348, Carlos IV da Boêmia resolveu ampliar tal setor – de traçado espontâneo e muito irregular – justapondo-lhe uma expansão bem maior que este (Fig. 1), com 200 hectares (BENEVOLO, 2011), que ocuparia uma área de declividades moderadas e com altitude média de 200 metros. Projetada pelo francês Mathieu d'Arras, esta foi batizada Nové Mesto (cidade nova) e devido à sua amplidão chegou ao meado do Oitocentos sem estar inteiramente ocupada (SEDLÁKOVÁ, 1997, p. 39).

Os seguintes princípios nortearam o plano: a) a preservação das construções e ruas existentes na área de expansão; b) a criação de duas grandes praças em locais estratégicos; c) o uso de uma quadrícula não ortogonal onde tal era possível (esse tipo de traçado vinha sendo utilizado em *bastides* dos dois séculos precedentes). Dessas diretrizes resultou um tecido híbrido composto por dois setores de traçado bastante irregular – as porções norte e sul da expansão – e, entre estes, um terceiro, de desenho relativamente regular.

A Nové Mesto destacava-se não apenas pela sua amplitude, mas também pela dimensão das suas praças e pelo traçado retilíneo e a largura de muitas de suas ruas, variando entre 18 e 25 metros (SEDLÁKOVÁ, 1997, p. 13).

Com oito hectares, a praça do mercado, no sul, tinha formato quase retangular. A nordeste dela e disposta na direção noroeste-sudeste, a praça hoje chamada Wenceslas estendia-se por quase 700 metros e por ter apenas cerca de 60 metros de largura, mais parecia um bulevar, sendo hoje um dos ícones de Praga e sua principal avenida.

Como algumas ruas da expansão deram continuidade a vias da cidade velha, certa integração entre os dois assentamentos foi obtida.

referido, que foi derrubado e substituído por uma rua. Esse arruamento gerou quadras que tinham, geralmente, formato trapezoidal.

Alguns autores, como Benevolo (1993) e Lamas (2000), consideraram a expansão Ercolea de Ferrara como sendo renascentista, provavelmente pelo contexto em que estava inserida. Porém, na verdade, seu traçado se assemelhava aos de *bastides* medievais, não apresentando a ortogonalidade e uniformidade de cidades ideais renascentistas.



Figura 2: Planta de Ferrara, mostrando a *Addizione Ercolea*, em azul; a pequena ampliação anterior, em vermelho; e, a cidade primitiva, em verde. **Fonte:** Baraldi, sem data.

Rossetti dotou a *addizione* de uma praça com cerca de dois hectares (hoje denominada Ariostea), mas colocou-a não no encontro dos dois eixos estruturadores, mas margeando um desses, a uns 300 metros da junção deles.

Para integrar a expansão com a cidade antiga, várias ruas desta foram prolongadas através daquela. Essa medida e a forma trapezoidal das quadras novas, semelhante ao formato de muitas do assentamento existente, permitiram que este e a ampliação formassem um tecido de desenho harmonioso.

O declínio de Ferrara, após fins do Quinhentos, retardaria muito a ocupação da *addizione* (BENEVOLO, 1993, p. 440), seus dois quadrantes setentrionais mantendo-se pouco ocupados ainda em princípios do século XX.

1.1.3. Amsterdã

Formada no século XIII, Amsterdã era uma vila de pescadores, na foz pantanosa do rio Amstel, que aprendeu desde cedo a controlar as variações dos níveis do rio com a construção de barragens e diques. Ao longo do tempo, com o crescimento da economia, a cidade exigia mais áreas para: o desenvolvimento do comércio, a atracação de navios e a organização das áreas habitacionais que se alastravam fora das muralhas.

A partir de 1607, a cidade experimentou uma expansão em várias direções, implantada em etapas e baseada num plano concebido sob a direção de Hendrick Staets, que lhe deu uma forma semiovalada e quadriplicou sua área original (KOSTOF, 1991, p.136). Esse plano extraviou-se e não se sabe se a totalidade da ampliação estava definida nele. Entretanto, segundo o estudioso holandês Geert Mark (2003, p. 34-35), que analisou documentos e mapas da época, os limites da área total de expansão estavam nele determinados.

O primeiro trecho a ser ocupado (Fig. 3) era contíguo ao núcleo primitivo e tinha quase o mesmo tamanho deste. Baixo e alagável, ele foi dividido por canais, mais ou menos paralelos aos existentes e à nova muralha, que definiam três setores de ocupação, estreitos e longos. A interligação dos dois assentamentos, o velho e o novo, deu-se através do prolongamento de ruas daquele através de dois setores deste.



Figura 3: Planta de Amsterdã em 1649, traçada por J. Blaeu, com acréscimo desta autora (linha fletida azul). A primeira expansão é a área situada entre essa linha e a muralha à direita.

Fonte: Wikimedia Commons.

Essa primeira ampliação apresentava um desenho híbrido, formado por dois tipos de quadrícula, de direções diferentes. Nos dois setores internos, destinados às classes altas, a maioria das quadras eram longas e de forma retangular, sendo ocupadas de modo que fossem deixadas no seu interior amplas áreas verdes com 48 metros de largura (BENEVOLO, 1993, p. 537). Já o setor externo, localizado junto à muralha, era reservado para um bairro operário. Suas quadras, também na maioria, retangulares, eram menos longas e de dimensões bem menores.

O restante da área de expansão, igualmente plano e baixo, foi ocupado gradualmente, de acordo com o modelo estabelecido na etapa anterior. Em 1662 quase todo o traçado do conjunto da ampliação já estava definido como se vê na Figura 4.



Figura 4: Planta de Amsterdã em 1662, traçada por D. Stalpaert.
Fonte: University of Amsterdam Library.

Inspirado no tecido existente, o traçado da ampliação integrou-se muito bem com este, de um modo tal que o assentamento resultante parece ter sido concebido de uma única vez. Ele criou alguns canais semelhantes aos existentes e quase paralelos a estes em certos trechos; ademais ele continha várias ruas que eram o prolongamento de vias da cidade velha.

De características renascentistas, o traçado da expansão pode ter sofrido influência das quadrículas espanholas já que em décadas passadas a Holanda estivera sob o domínio da Espanha. Esse tipo de traçado, comumente chamado de *damero*, foi

amplamente utilizado na implantação das cidades coloniais hispano-americanas e caracterizava-se por suas ruas retas, paralelas ou perpendiculares entre si, que definiam quadras retangulares ou quadradas, quase sempre idênticas.

Outra possível fonte de inspiração do desenho da expansão pode ter sido o tratado de Simon Stevin, o primeiro tratado urbanístico renascentista em holandês, que associava as tradições construtivas batavas com as teorias de tratadistas italianos, como Cataneo e Scamozzi que idealizaram cidades amuralhadas poligonais com praças distribuídas regularmente no tecido urbano, uma central e principal e as outras dispostas de forma simétrica numa órbita situada entre esta e a muralha. Segundo a visão desses italianos seriam as praças que dariam unidade ao traçado e não suas quadras (KOSTOF, 1991, p.112).

1.1.4. Turim

Até 1620, Turim era uma cidade fortificada com traçado quadriculado herdado dos tempos da Roma imperial. Nos sessenta anos seguintes, a cidade sofreu duas grandes ampliações, baseadas nas idéias dos tratadistas renascentistas, sobretudo no que diz respeito à implantação de praças no tecido urbano.

A primeira expansão, na direção sudoeste, teve início em 1620 e aumentou a área da cidade para 100 hectares (BENEVOLO, 1993, p. 526). Projetada pelo arquiteto Carlo di Castellamonte, ela acrescentou a Turim uma área equivalente a pouco mais da metade de sua superfície. O traçado consistia numa quadrícula rígida, oblíqua ao rumo norte-sul e justaposta àquela do núcleo primitivo (Fig. 5), seguindo as mesmas características desta, inclusive as direções das ruas, mas diferenciando-se dela pelo maior tamanho de suas quadras (KOSTOF, 2006, p. 136).

Para interligar os dois núcleos, certas ruas do antigo foram prolongadas através do novo. Neste, e nas imediações do primeiro, foi criada uma praça cujo eixo era o mesmo de outra existente na cidade velha.

A segunda ampliação, na direção sudeste, foi planejada por Amedeo di Castellamonte e ocorreu em 1673. Abrangendo uma área de 60 hectares (BENEVOLO, 1993, p. 526), ela era bem maior que a primeira expansão e tinha uma extensão comparável à da Turim de 1619 – tendo sido implantada contiguamente tanto a esta quanto a aquela (Fig. 5). Como a primeira, ela ocupou um sítio de baixas declividades.

Foram mantidas as direções e as dimensões das ruas da primeira ampliação. Além de criar uma nova praça num local mais ou menos central, o projetista aumentou a praça existente na periferia do núcleo primitivo e tornou retangulares três quadras da primeira área ampliada. Uma particularidade do traçado era uma via diagonal que substituiu uma antiga estrada que saía de Turim em direção ao sudeste. Mantida na

ampliação, esta via foi retificada e cortou obliquamente a quadrícula, dando lugar a quadras de forma trapezoidal ou triangular.

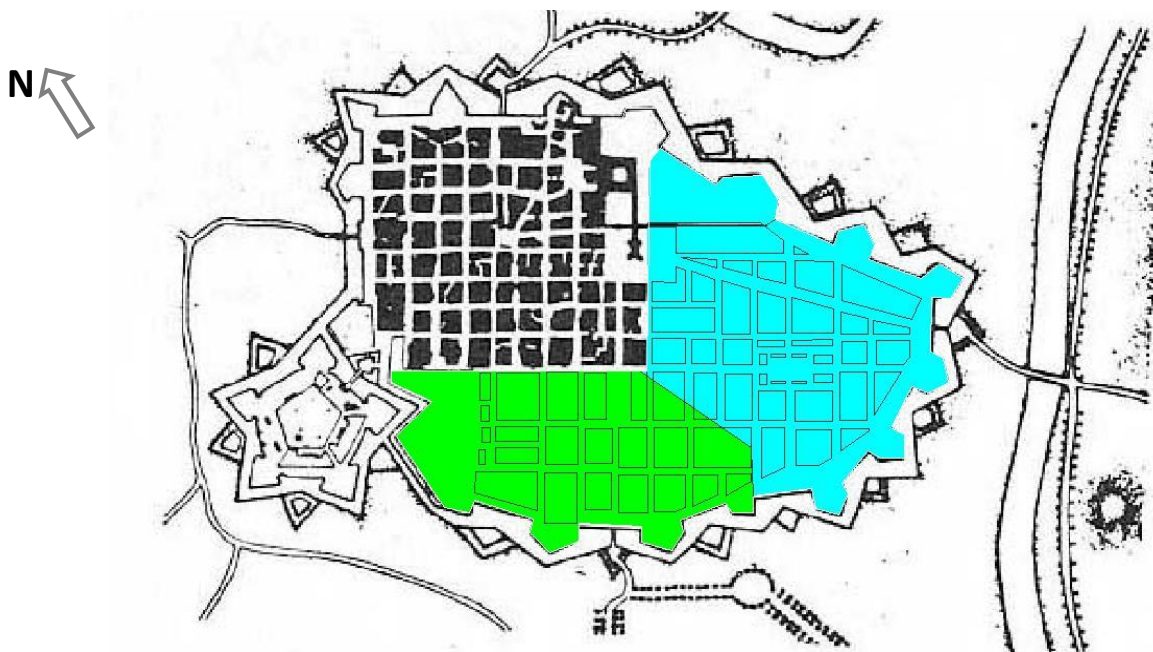


Figura 5: Turim, após suas duas ampliações seiscentistas. Em verde, a expansão de 1620 e em azul, a de 1673. Adaptação de planta publicada em Benevolo, 1993.

As duas expansões tinham traçados de uma mesma natureza, que eram uma versão modernizada – inspirada nos tratados renascentistas – do traçado de origem romana da velha Turim, o que fez com que elas se integrassem harmoniosamente a esta, gerando um conjunto urbano ampliado de desenho homogêneo e coerente.

1.1.5. Berlim

Nos anos 1660, Berlim era uma cidade de traçado bastante irregular – herdado da Idade Média –, circundada por uma muralha e um fosso e atravessada pelo rio Spree. Na década seguinte, resolveu-se expandir a cidade criando um novo bairro de dimensões modestas, fora dos seus muros. Iniciado em 1673, este recebeu o nome de Dorotheenstadt e foi implantado entre o rio e uma larga avenida – Unter den Linden – que saía da cidade velha seguindo a direção leste-oeste (HALL, 1997). A expansão tinha um traçado regular que contrastava com o tecido orgânico da cidade velha amuralhada (Fig. 6) e era formado por uma quadrícula ortogonal, semelhante ao *damero* hispano-americano, composta por ruas retilíneas que se cruzavam em ângulo reto e um pequeno conjunto de quadras regulares de diversos tamanhos.

Em 1691, o soberano Friedrich III, criou, junto a tal expansão, num terreno quase plano, com altitude média de 35 metros, outro bairro de desenho regular que batizou de Friedrichstadt (HALL, 1997). Bem maior do que a Dorotheenstadt, a nova

ampliação assemelhava-se a esta no que concerne ao traçado e à direção de sua quadrícula ortogonal (Fig. 6). Ela tinha como eixos principais duas grandes vias: a já mencionada Unter den Linden e, perpendicular a esta, a Friedrichstrasse, no rumo norte-sul. Dois amplos vazios separavam-no da muralha da cidade velha.



Figura 6: Trecho do mapa de Berlim em 1723, traçado por Dusableau mostrando a cidade velha, entre muros, e as expansões Friedrichstadt e Dorotheenstadt, separadas pela Unter den Linden (traço grosso preto, acrescentado por esta autora). **Fonte:** Wikimedia Commons.

Os dois bairros novos somavam aproximadamente a mesma área do núcleo antigo e a ligação deles com este foi feita inicialmente através da Unter den Linden. Só depois da demolição das muralhas da velha Berlim é que surgiram outras ligações entre esta e os dois novos assentamentos (KOSTOF, 2006, p.136)

Nos dois séculos seguintes, Berlim ganhou outras grandes expansões planejadas, a maior das quais foi o Plano Hobrecht (Fig. 7), coordenado pelo engenheiro prussiano James Hobrecht e implantado a partir de 1862. De vastas proporções, tal ampliação envolvia a cidade existente e foi dimensionada de modo a poder acomodar o crescimento demográfico previsto para os 50 anos subseqüentes, ou seja, uma população equivalente a quase três vezes aquela que Berlim então possuía.

Um traço marcante do plano era o fato de que ele preservava o traçado das vias existentes na sua área de intervenção – muitas das quais convergiam para o centro da cidade –, diretriz esta que impediu que houvesse uniformidade ou forte regularidade na malha viária por ele proposta.

Hobrecht procurou quase sempre preencher com quadrículas não ortogonais, seme-

lhantes às de *bastides* medievais, os espaços situados entre as vias preservadas. Fez uso, também, de elementos do urbanismo barroco, como *ronds-points* e avenidas convergentes.

Outra particularidade do plano era o tamanho avantajado de muitas das suas quadras, cuja área se aproximava de quatro hectares, que poderiam ser subdivididas no futuro, de acordo com a vontade do seu proprietário (KOSTOF, 2006, p.151).

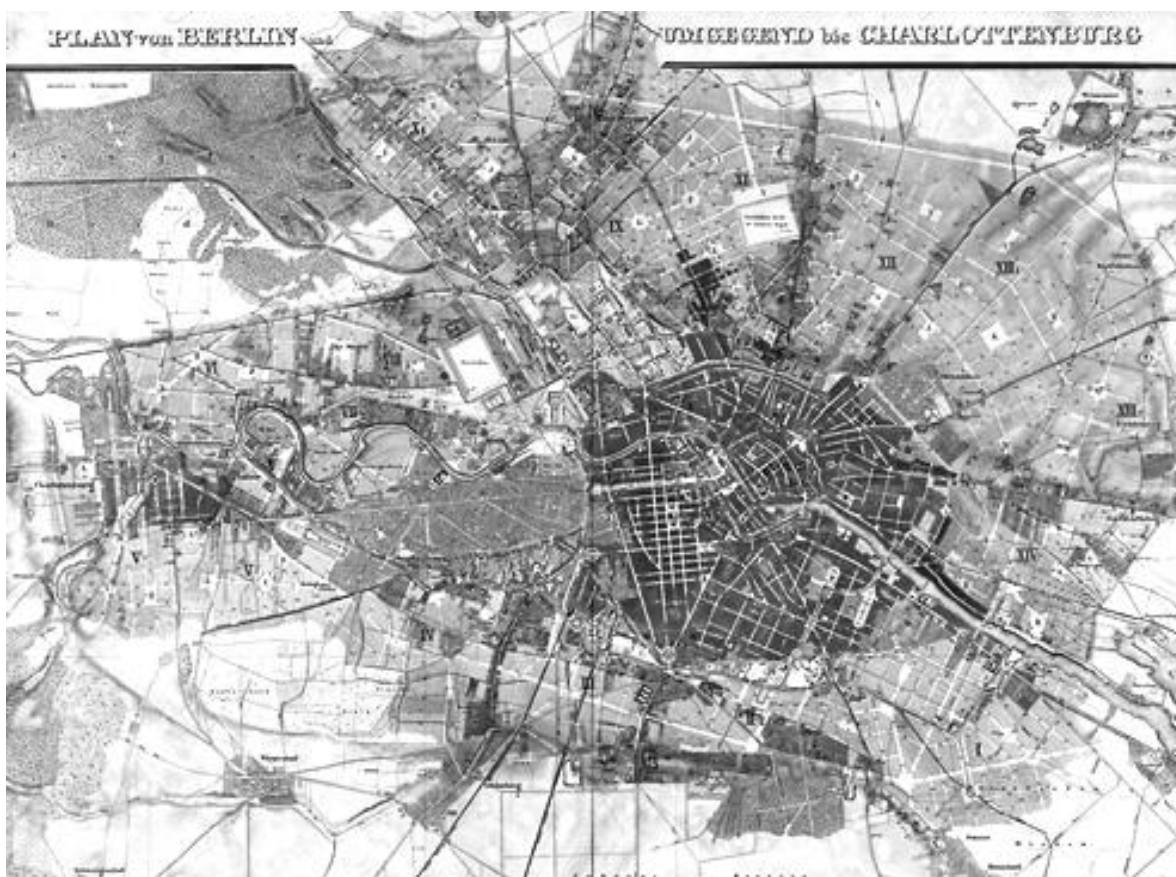


Figura 7: Planta de Berlim em 1865, mostrando a expansão proposta pelo Plano Hobeck (áreas no tom médio de cinza). Litografia de F. Boehm. **Fonte:** Kostof, 2006.

Assim, por volta de 1880, Berlim era uma metrópole cujo tecido compunha-se, na sua maior parte, de um conjunto de grandes expansões planejadas, implantadas em diferentes épocas ao longo dos dois séculos precedentes.

1.1.6. Edimburgo

Em 1760, Edimburgo tinha um traçado irregular herdado da era medieval, cujo eixo era uma longa rua quase paralela a um lago estreito, situado ao norte (Fig. 8). Decidido a ampliar a cidade, o governo local realizou em 1766 um concurso de projetos para uma expansão – a New Town – a ser implantada além do lago, num sítio com relevo em forma de lombada. Seu vencedor foi o jovem arquiteto James Craig (MCKEAN, 1983).

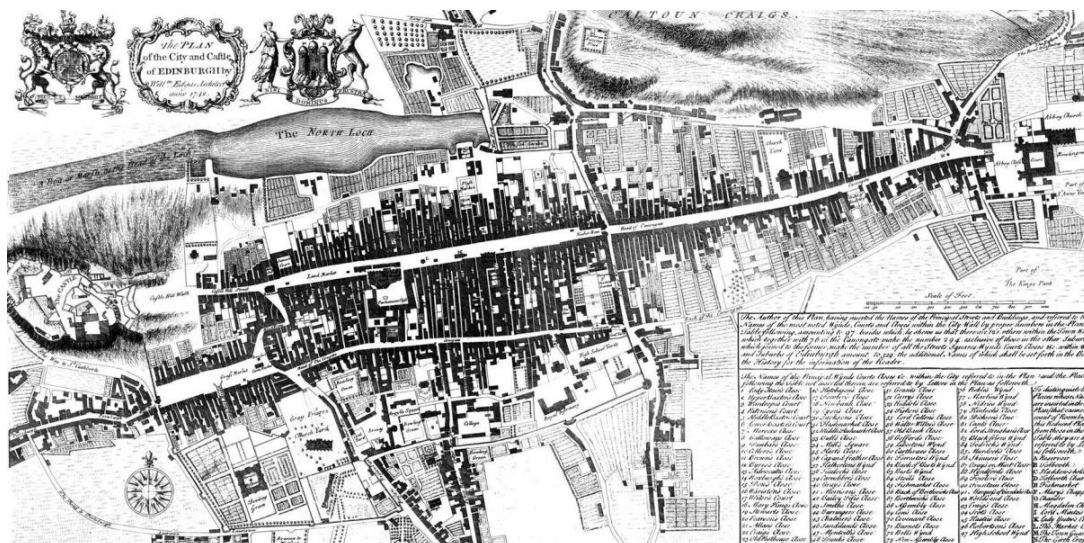


Figura 8: Edimburgo em mapa de 1742, traçado por William Edgars. **Fonte:** www.ewht.org.uk.

Aprovado em 1768, o projeto final deste (Fig. 9) teve, provavelmente, por modelo o traçado da cidade de Richelieu (França), idealizado em 1628 por Lemerrier – que se inspirou num esquema de cidade ideal formulado por Martini, no *Quattrocento*. Os traços principais do desenho de Richelieu (Fig. 10) eram uma rua central ligando duas praças quadradas situadas nos extremos dela e o fato de as demais vias serem paralelas ou perpendiculares a ela (TOULIER, 1997). Ambos estavam presentes no plano de Craig.

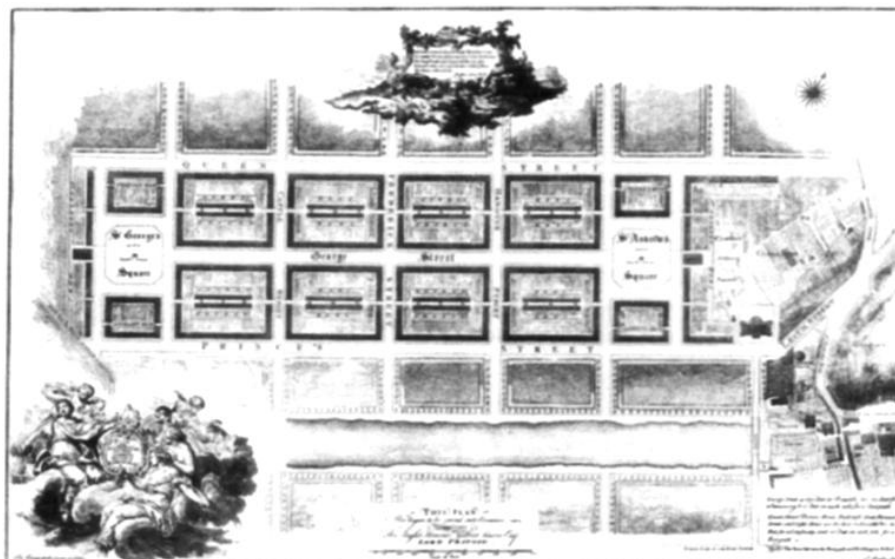


Figura 9: Plano de Craig para a New Town de Edimburgo. **Fonte:** www.ewht.org.uk.

O arruamento da expansão compreendia dez vias largas (três longitudinais, dispostas quase paralelamente à rua principal da cidade velha e ao mencionado lago, e sete

transversais). As quadras, todas retangulares, eram em número de doze, oito delas idênticas e atravessadas por uma ruela de serviço (Fig. 9).

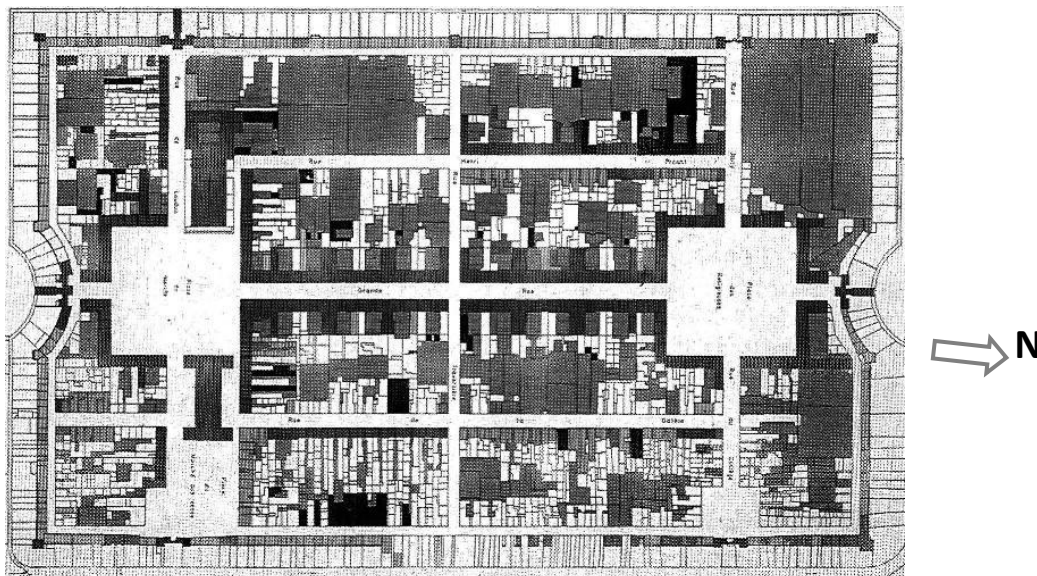


Figura 10: Antiga planta cadastral de Richelieu. **Fonte:** Inventaire Général (França).

Com uns 40 hectares, a New Town era pouco menor que a velha Edimburgo e seria envolvida por jardins.

A existência de um lago entre os dois núcleos tornou desnecessário integrar seus traçados contrastantes (um regular e o outro orgânico), permitindo uma boa convivência entre eles.

1.1.7. Nova Iorque

Entre 1780 e 1800, Nova Iorque, crescia em um ritmo frenético, devido, especialmente, à sua aptidão para a atividade mercantil. Assim, visando a garantir um desenvolvimento ordenado da cidade, o governo estadual delegou a uma comissão composta por três membros (um político, um agrimensor e um advogado), a incumbência de elaborar um plano urbanístico de expansão.

Em 1800, a cidade, cuja população era da ordem de 60.000 habitantes, apresentava um tecido heterogêneo, lembrando uma colcha de retalhos e composto de um núcleo seiscentista de traçado irregular e algumas expansões quadriculadas, com direções diferentes, que foram a ele agregadas sem obedecer a um planejamento global.

Em 1811, publicou-se o plano preparado por tal comissão, o Commissioners' Plan (Figs. 11 e 12), que previa a ampliação da cidade através de uma quadrícula ortogonal com quase cinco vezes o tamanho da área urbana existente e a esta justaposta. A comissão alegou que projetara essa vasta expansão, cobrindo quase toda a área não

urbanizada da ilha de Manhattan, quase plana e de baixa altitude, porque estimara que dentro de 50 anos a população de Nova Iorque chegaria ao patamar de 400.000 habitantes (BRIDGES, 1811), estimativa que, aliás, foi superada antes desse tempo. A comissão optou por um traçado que seguia o modelo do *damero* hispano-americano no que se refere à estruturação do arruamento.



Figura 11: Planta integrante do *Comissioners' Plan*, mostrando a expansão proposta e o tecido existente (área mais escura à esquerda).

Fonte: New York Public Library.

Tal opção deveu-se a duas decisões. Uma foi a de se criar lotes retangulares, mais rentáveis e apropriados a construções mais regulares e econômicas. A outra foi a intenção de preservar três estradas paralelas, dispostas longitudinalmente no meio da área da expansão, entre as quais havia duas fileiras de longos lotes rurais de dois hectares cujas divisas laterais eram perpendiculares às vias. Os autores do plano abriram ruas de modo que seus eixos coincidissem com tais divisas, desta forma transformando os lotes em quarteirões (BRIDGES, 1811). A quadrícula assim obtida foi adotada como a base do plano e foi estendida por toda a superfície que ele cobria. Logo, a fórmula geradora do traçado da expansão resultou não de reflexões conceituais, mas, sobretudo de uma atitude pragmática diante de um fato existente.

Talvez para diminuir a quantidade das ruas e assim aumentar o total de área vendável, criaram-se quadras muito longas (muitas com extensão de 276 metros) que diferem radicalmente daquelas dos *dameros* e se assemelham às quadras de certas *bastides*. As vias da expansão compunham-se de doze avenidas no sentido norte-sul (quase paralelas à margem do rio Hudson e com 30 metros de largura) e 155 ruas ortogonais transversais, com largura de 18 ou 30 metros. As quadras tinham em geral profundidade de 60 metros e a extensão da maior parte delas variava entre 240 e 276 metros (BRIDGES, 1811).

Nessa enorme quadrícula foram deixados apenas dois espaços livres de uso público: um amplo campo de treinamento militar e uma praça de mercado. A comissão argumentou que não seriam necessárias áreas verdes de amenização porque a cidade estava margeada por dois largos rios (BRIDGES, 1811).

Em 1905, um conceituado arquiteto nova-iorquino, Ernest Flagg criticou o plano com rigor, observando que entre outros defeitos ele (a) era altamente monótono, (b) ignorara a topografia, (c) suas avenidas não foram corretamente conectadas com o arruamento da cidade existente, e (d) ele refletia as idéias estreitas e provincianas daqueles que o conceberam (FLAGG, 1904).



Figura 12: Trecho da planta integrante do *Comissioners' Plan*, mostrando parte da expansão proposta.
Fonte: New York Public Library.

Devido à sua escala colossal, a expansão tornou-se o elemento definidor do desenho planimétrico da Nova Iorque ampliada, no qual a cidade existente em 1810 exerce um papel de escassa relevância.

1.1.8. Montevideú

Após sua independência, em 1825, o Uruguai resolveu ampliar sua capital, urbe com um século de vida e com traçado nos moldes do clássico *damero* hispanoamericano. Foi encarregado de traçar a expansão o engenheiro militar argentino José María Reyes que apresentou seu plano em 1836 (CARMONA, GÓMEZ, 2002, p.18).

Antes disso, em 1829, um curioso plano de expansão, proposto para estimular o debate sobre a ampliação da capital, foi publicado pela imprensa local (Fig. 13). Tratava-se de um projeto do médico espanhol Francisco Garcia Zalazar, inspirado nas cidades ideais radioconcêntricas, como as imaginadas por Lorini e Martini. No entanto, tratava-se de uma versão grosseira da cidade ideal renascentista.

Tal expansão tinha o formato de um octógono irregular, com sete ruas radiais que convergiam para uma praça central, onde estariam os edifícios públicos. As quadras eram quase todas trapezoidais, sendo limitadas pelas vias radiais e por ruas paralelas

aos lados do polígono. Algumas ruas radiais partiam dos vértices do octógono e outras do meio dos lados deste, terminando sem alcançar a praça central. Vê-se no traçado das ruas que não houve um cuidado maior na rigidez geométrica e simetria, que eram características do traçado renascentista radioconcêntrico.

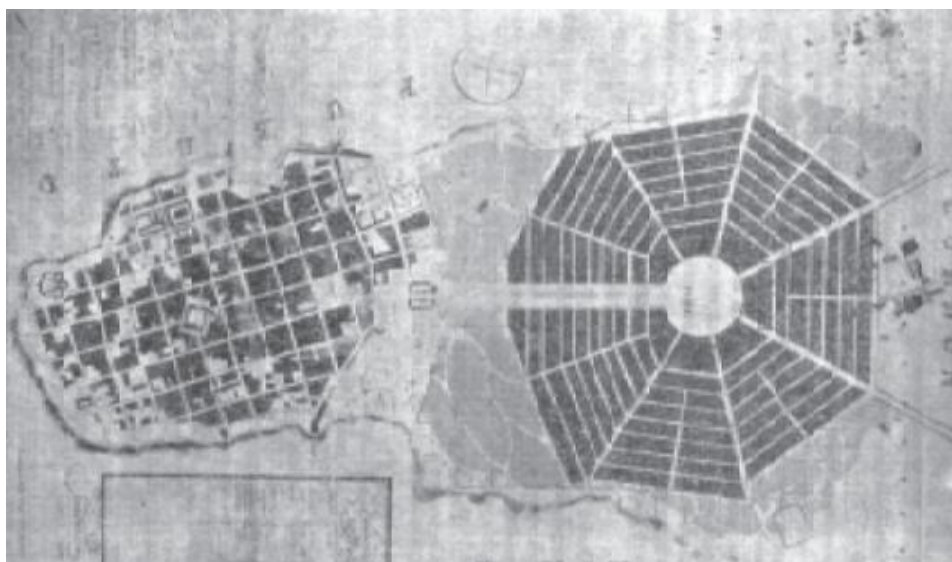


Figura 13: Expansão de Montevideu proposta por Francisco Zalazar (à direita da imagem).

Fonte: Carmona e Gomez, 2002.

Maior que a cidade existente, mas não muito, a expansão seria implantada a uns 400 metros desta e o espaço deixado entre as duas seria destinado a um vasto espaço verde (CARMONA, GÓMEZ, 2002, p.18).

Caso tivesse sido executada, a proposta teria transformado Montevideu numa cidade bipolar de traçado híbrido, marcado pelo forte contraste dos seus dois desenhos inconciliáveis.

A expansão que foi implantada, a do engenheiro Reyes (Fig. 14), seguia o mesmo tipo de traçado do assentamento antigo, ou seja, o *damero* hispano-americano, reproduzindo inclusive a forma e as dimensões das quadras existentes, mas adotando ruas mais largas – às quais se deram direções diferentes daquelas das vias da cidade velha, para acomodar a nova quadrícula ao relevo e ao formato da península onde Montevideu se situava (as duas quadrículas formavam um ângulo de 20 graus).

Deu-se às quadras a forma de um quadrado com 86 metros de lado e foram adotadas ruas que geralmente tinham 17 metros de largura (CARMONA, GÓMEZ, 2002, p.18).

A nova quadrícula, duas vezes e meia maior do que a antiga, foi posicionada bem perto desta, num sítio com relevo em forma de lombada, e o espaço entre elas foi destinado a quadras trapezoidais que fariam a transição e articulação entre o tecido velho e o novo.

Uma avenida com extensão e largura um pouco superiores respectivamente a 1.200 e

25 metros passava pelo meio da expansão, quase acompanhando o divisor de águas do sítio. Ela dava continuidade à rua principal da cidade existente e cortava duas praças de inspiração renascentista presentes no *damero*.



Figura 14: Planta de Montevideu em 1836, mostrando a cidade nova traçada por Reyes (quadrícula mais extensa). **Fonte:** Gorelik, 2004.

Por seguir o mesmo modelo de traçado da velha cidade e por conter uma faixa periférica que fazia a transição com esta, a cidade nova se integrou bem com a antiga, os dois tecidos formando um assentamento ampliado de traçado harmonioso.

1.1.9. Atenas

Em 1820, Atenas era uma modesta cidade turca, situada ao pé da Acrópole e formada por um emaranhado de ruas estreitas e tortuosas.

Liberta do domínio otomano, a Grécia estabeleceu sua capital em Atenas e decidiu agregar-lhe uma expansão, ocupando um sítio de declividades moderadas. Os arquitetos Kleanthis e Schaubert traçaram seu plano, aprovado em 1833 (HALL, 1997).

Este propunha uma expansão um pouco maior que a cidade existente e previa a reforma desta para integrá-la à expansão (Fig. 15).

Afiliado ao urbanismo barroco, o plano exibia os seguintes traços que, segundo Kostof (2006), são elementos essenciais desse tipo de urbanismo: a) ruas retas; b) diagonais cortando uma malha regular, c) convergência ou divergência de três ou quatro vias para uma praça (*trivium* e *polyvium*) e d) a presença de bulevares e avenidas. Continua ainda, outro marcante elemento barroco, não assinalado por Kostof: o *rond-point*.

A partir do século XVII os urbanistas e paisagistas fizeram uso de um novo elemento

inspirado no plano regulador de Roma, de Domenico Fontana e Sixto V: as vias diagonais convergentes. Tal projeto buscava interligar com avenidas retilíneas as sete principais basílicas romanas localizadas de forma dispersa no tecido urbano, o que fez com que essas vias se encontrassem em ângulo agudo.

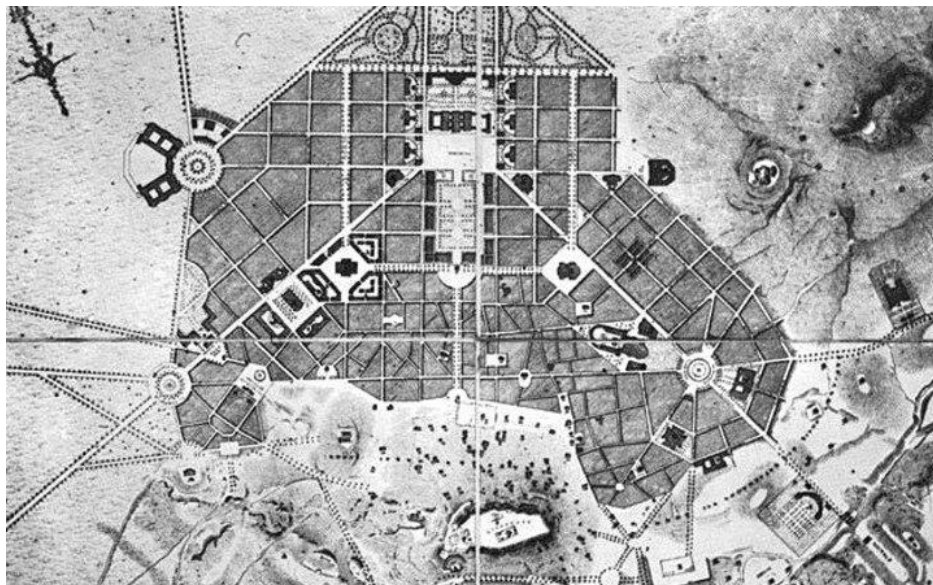


Figura 15: Plano de Kleanthis e Schaubert para a expansão de Atenas, 1833.
Fonte: Kallivetrakis, sem data.

Nos anos 1660, vias diagonais convergentes foram usadas como elemento dominante pelo paisagista francês Le Nôtre no projeto de Versalhes, tanto nos jardins do palácio real quanto no tecido da cidade contígua a este (Figura 16). O projeto fez largo uso de *ronds-points* e é geralmente considerado o marco inicial do urbanismo barroco. É evidente que ele foi uma fonte de inspiração para o plano de Kleanthis e Schaubert.

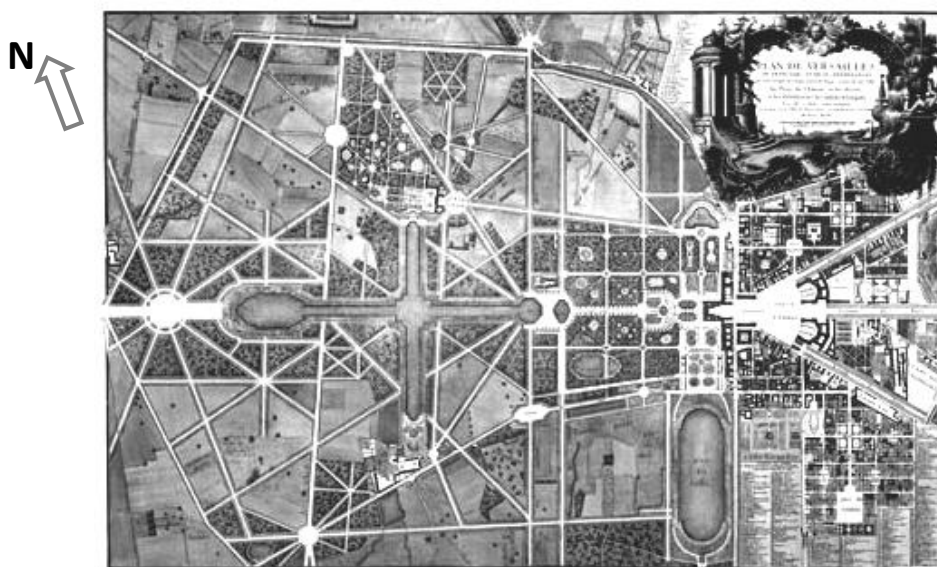


Figura 16: Planta de Versalhes em 1746. **Fonte:** Delagrive, 1746.

Os eixos principais desse plano eram duas avenidas que convergiam em diagonal para uma praça retangular, fronteira ao palácio real. Os lados desta definiam as duas outras direções estruturadoras do traçado. A grande maioria das quadras, que formavam três quadrículas ortogonais, foi disposta paralelamente a eles ou às avenidas. Muitas eram retangulares, mas havia quadras triangulares, trapezoidais e pentagonais, geradas pelos ângulos agudos formados pelas avenidas. Além de tais quadrículas, a expansão conteria um tecido de forma radiocêntrica envolvendo um *rond-point* situado a sudeste dela. Havia no tecido outras praças e *ronds-points*.

Não obstante a originalidade e qualidade do plano, ele não foi implantado, devido aos protestos dos proprietários por ele afetados. Para modificá-lo convidou-se o célebre arquiteto Klenze, que o simplificou em 1834, reduzindo o tamanho das áreas públicas e as larguras das vias. No mesmo ano, outro alemão renomado, Gaertner, modificou novamente a expansão (Fig. 17), aumentando-a no lado oeste e reduzindo-a no lado leste (KALLIVRETAKIS, sem data). Contudo, nos dois projetos modificados manteve-se o partido básico da proposta inicial.

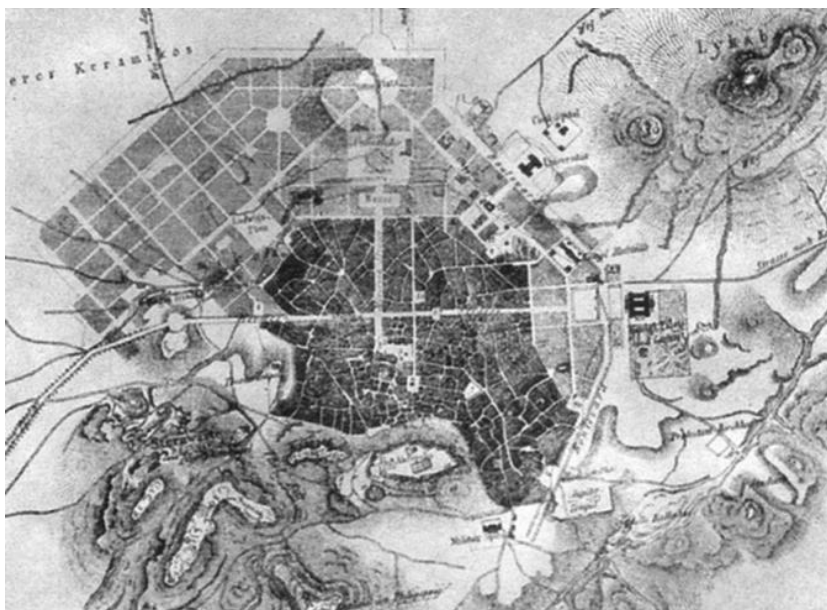


Figura 17: Versão final do plano de expansão de Atenas após a intervenção de Gaertner.
Fonte: Kallivetrakis, sem data.

1.1.10. São Francisco

Outra grande expansão urbana norte-americana que merece ser evidenciada, devido ao modo incomum como ela foi articulada ao tecido existente, é a projetada em 1849 para São Francisco, na Califórnia.

Em julho desse ano, esse núcleo urbano, que se transformaria numa importante metrópole, contava com uma população de apenas uns 5.000 habitantes (LANGLEY,

1862). Mas como esta havia crescido enormemente nos dois anos anteriores, ao longo dos quais se multiplicara por dez (em razão da descoberta de ouro na região), São Francisco fora dotada de uma ampla malha viária, capaz de acomodar um número de moradores várias vezes maior que esse.

Prevendo que esse crescimento vertiginoso continuaria – o que efetivamente ocorreu, a municipalidade local resolveu instituir em 1849 um grande plano de expansão (quadrícula inferior na Figura 18) que quase duplicava a área da cidade.

O tecido existente no início desse ano lembrava um *damero* do urbanismo hispano-americano, em cujo modelo ela se inspirava. As ruas cruzavam-se sempre em ângulo reto e estavam dispostas em direções próximas da norte-sul e da leste-oeste. Na sua maioria, as quadras eram retangulares, idênticas, tinham cerca de um hectare de superfície e sua maior dimensão estendia-se no rumo que ia do nascente para o poente. Algumas quadras situadas na periferia da trama apresentavam-se incompletas, com formatos não retangulares. Duas praças, resultantes da supressão de duas quadras, estavam presentes no traçado.

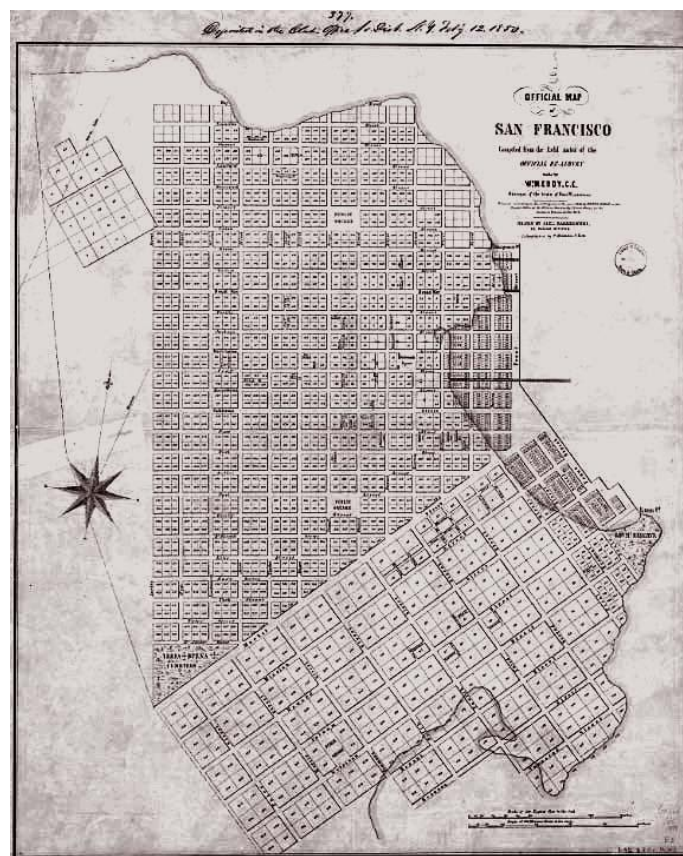


Figura 18: Mapa oficial de São Francisco, 1849 (a expansão é a quadrícula inferior).
Fonte: Library of Congress.

Traçada pelo topógrafo O'Farrell, a expansão em foco também seguiu o esquema do *damero* hispano-americano, mas diferenciou-se do tecido existente em razão, sobre-

tudo, de duas peculiaridades que exibia: (a) suas ruas estavam orientadas nos rumos nordeste–sudoeste e noroeste–sudeste e (b) a maior parte de suas quadras eram bem maiores (cerca de quatro hectares). Nessas quadras espaçosas a maior dimensão foi disposta na primeira dessas direções.

A ampliação foi justaposta ao limite sul da cidade sem a preocupação de que houvesse continuidade entre as vias das duas quadrículas (REPS, 1998, p. 102). Resultou daí que a avenida que separava as tramas ficou interceptada por um número exagerado de ruas – com prejuízo para o tráfego –, algumas a ela perpendiculares e outras formando com ela um ângulo agudo de pouco mais de 35°.

O projeto da expansão era simplório e não levava em conta uma colina existente no sítio, de baixa altitude média, onde ele seria implantado. Ele evidenciava os limitados conhecimentos urbanísticos daquele que o concebeu.

A expansão transformou a cidade num tecido formado por duas partes mal articuladas e contrastantes, apesar de contíguas e afiliadas a um mesmo modelo urbanístico.

Como assinalou Kostof (2006, p. 122), foram igualmente simplórios muitos projetos de ampliação e criação de cidades do oeste norte-americano no século XIX.

No terceiro quartel do século XIX, São Francisco ganhou outras grandes expansões inspiradas no *damero*, que estenderam enormemente seu tecido urbano – como se vê na planta da cidade traçada por Bancroft em 1873 (Fig. 19).

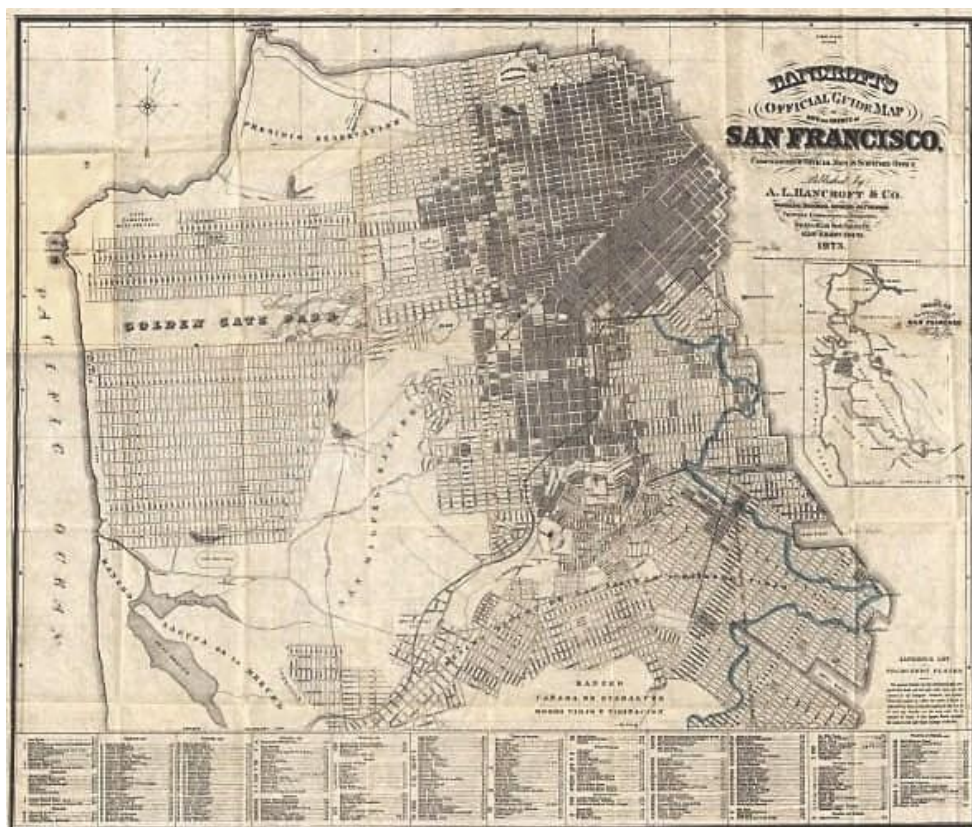


Figura 19: Mapa de São Francisco, por Bancroft, 1873. **Fonte:** David Rumsey Collection.

1.1.11. Barcelona

Em meados do século XIX, Barcelona enfrentava sérios problemas de insalubridade, decorrentes do seu forte crescimento populacional e de sua superfície limitada, enclausurada por uma muralha (Fig. 20). A cidade era uma das mais densas da Europa, sua densidade superando a elevada marca de 800 habitantes por hectare.

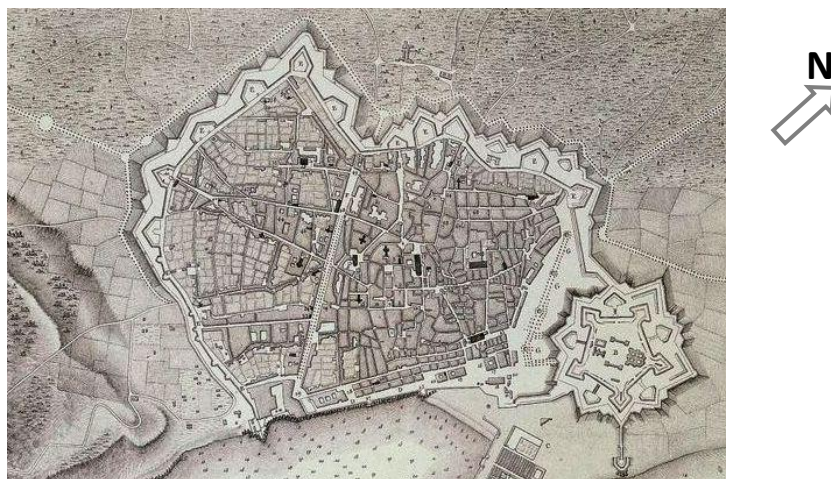


Figura 20: Planta de Barcelona em 1806, de Lartigne e Moulinier. **Fonte:** Wikimedia Commons.

Preocupado com tal situação, o poder municipal realizou, em 1859, um concurso público para a seleção de um projeto de expansão urbana, que foi vencido por Antoni Rovira i Trias. No entanto, a proposta deste foi deixada de lado, por decisão régia, em proveito de um outra que foi elaborado, no mesmo ano, pelo engenheiro Ildefonso Cerdá, a pedido da monarquia espanhola.

Muito mais do que o desenho de um traçado viário, a proposta de Cerdá (Fig. 21) era um plano global de urbanismo, que objetivava evitar na Barcelona do futuro os problemas criados pelo crescimento urbano desordenado da era industrial.

Ocupando um sítio de baixa altitude e de declividades moderadas, a expansão por ele proposta aumentava a área da cidade de 300 para 2.700 hectares (MARMOLEJO, sem data, p. 13), multiplicando-a por nove. Assim, a cidade existente tornava-se uma pequena célula dentro da amplidão do tecido urbano expandido, semelhantemente ao que ocorrera em Nova Iorque após sua ampliação de 1811. E como acontecera nessa urbe americana, a expansão começava logo nos limites do assentamento existente.

Para integrar os dois núcleos, de traçados bem diferentes, Cerdá traçou três vias novas que rasgavam, à custa de demolições de muitas edificações, o antigo tecido medieval, de arruamento espontâneo e bastante irregular. Essas ruas eram o prolongamento de vias existentes na proposta de Cerdá e fragmentavam o núcleo antigo em seis partes, incorporando quatro delas à modulação por ele estabelecida para a enorme área de expansão projetada.

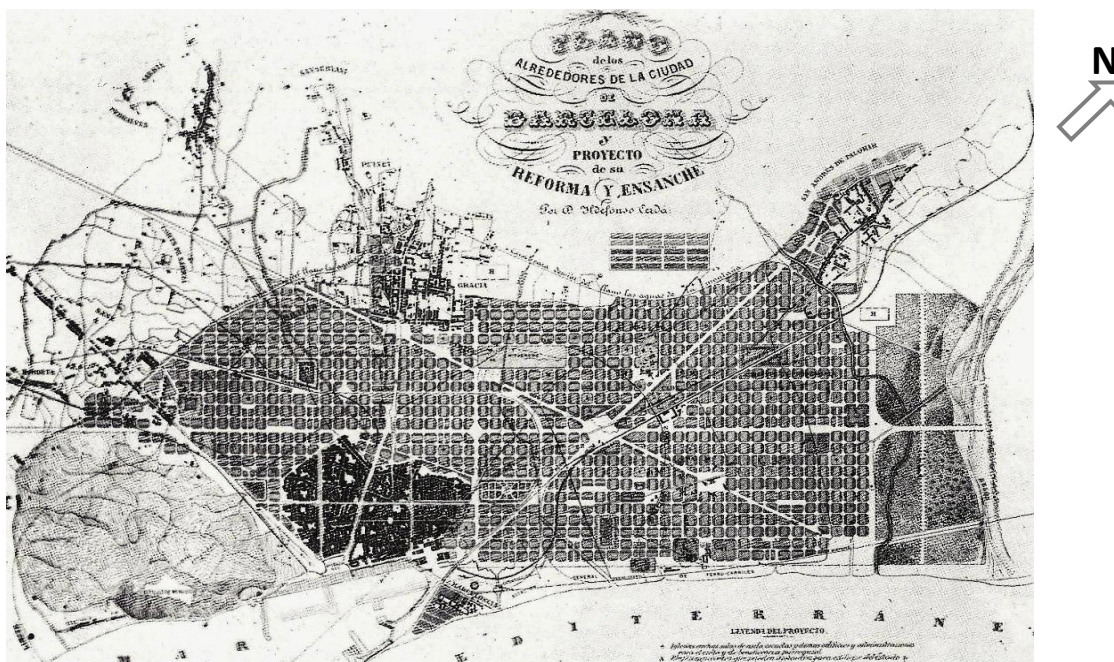


Figura 21: Projeto de Expansão de Barcelona, concebido por Cerdá e adotado pela monarquia espanhola em 1860 (a expansão é a quadricula em volta da mancha preta). **Fonte:** Kostof, 2006.

Preocupado em resolver os problemas viários e sanitários, Cerdá projetou uma vasta quadricula com vias mais ou menos paralelas e perpendiculares ao litoral, que corria do nordeste para o sudoeste. Sobre essa malha ortogonal, ele traçou duas largas vias diagonais que a atravessavam e se cruzavam na avenida longitudinal central da expansão, numa praça que se tornava assim o ponto focal desta.

Esse traçado, que misturava o *damero* tradicional com uma fórmula do urbanismo barroco, mereceu crítica de Teran, que o viu como “*uma reticula ortogonal, atravessada por duas diagonais que se cruzam numa praça central, sem uma função clara, e um tanto estranha formalmente, em relação ao traçado geral*” (TERAN, 1969, p. 23).

Hierarquizado, o sistema viário continha três tipos de via: ruas com 20 metros de largura (a maior parte da malha) e avenidas com 30 ou 60 metros de largura.

Diferentemente do *damero* tradicional, as quadras eram quadrados chanfrados cujos lados opostos distavam 113,3 metros. Os chanfros ligavam os pontos situados a 20 metros de cada vértice dos quadrados e faziam surgir no encontro de quatro quarteirões um interessante largo em forma de quadrado chanfrado, concebido para melhorar a visibilidade no cruzamento e detentor de fortes qualidades estéticas. Essas quadras chanfradas, idênticas e em grande quantidade, terminariam por dar à expansão de Cerdá um caráter único, que nenhuma outra cidade do mundo possui.

A ocupação proposta para as quadras era um dos aspectos mais interessantes do plano. Elas seriam edificadas apenas parcialmente (só dois lados da quadra conteriam edificações), a maior parte de sua área – dois terços – devendo constituir área verdes

públicas, o que era uma solução urbanística revolucionária, precursora, até certo ponto, de um dos postulados da cidade modernista.

Esta proposta vanguardista e um tanto visionária terminou por não se concretizar no decorrer da implantação do plano, mas o traçado por este estabelecido foi implantado com poucas alterações relevantes.

1.1.12. Madri

Contemporâneo do *ensanche* de Cerdà foi o plano de ampliação de Madri, que a monarquia encomendou ao arquiteto-engenheiro espanhol Carlos María de Castro e aprovou em 1860.

Madri abrigava então uma população de pouco mais de 270.000 habitantes e se estendia por uma área de quase 780 hectares (AYUNTAMIENTO DE MADRID, 2010). Seu traçado era bastante irregular, refletindo o modo espontâneo como ele foi gerado. O chamado Plano Castro (Fig. 22) agregaria uns 1.500 hectares à capital espanhola, praticamente triplicando a área desta. Ocupando áreas de declividades moderadas com altitude média de 650 metros, a expansão foi justaposta diretamente à cidade existente (como acontecera em Barcelona). Ela tinha uma importante qualidade urbanística: as áreas verdes constituíam cerca de um quarto de sua superfície (AYUNTAMIENTO DE MADRID, 2010).

Castro dividiu o conjunto das quadras em três setores separados por áreas livres, uma das quais era uma ampliação do extenso Parque del Retiro, situado a leste da cidade. A dois desses setores (um, maior, ao norte, e outro ao sul), ele deu a configuração de uma quadrícula ortogonal inspirada no *damero* hispano-americano, com vias nas direções norte-sul e leste-oeste, mas com quadras que não eram todas idênticas.

Ele movimentou essa malha pontilhando-a com *ronds-points*, *circus* e praças em forma de losango, e incorporando a ela vias oblíquas existentes. O outro setor, bem menor, ao sul, ganhou um desenho completamente diferente: uma espécie de triângulo, composto de ruas não ortogonais e quadras triangulares e trapezoidais.

O projeto de Castro fragmentou a Madri ampliada em quatro células urbanas de três tipos de configuração, mas as células novas foram satisfatoriamente articuladas à antiga por vias que saindo desta se prolongavam por elas. Assim, logrou-se obter um tecido global que, embora heterogêneo, não era desarmônico.

O plano foi implantado nas suas linhas gerais, porém, devido a pressões de vários setores, diminuiu-se a largura de vias – projetadas originalmente com 30, 20 e 15 metros – e reduziu-se a superfície dos espaços verdes previstos (Castro preconizou que só 50% da área de cada quadra seria edificada, o restante devendo constituir jardins, o que não se concretizaria).

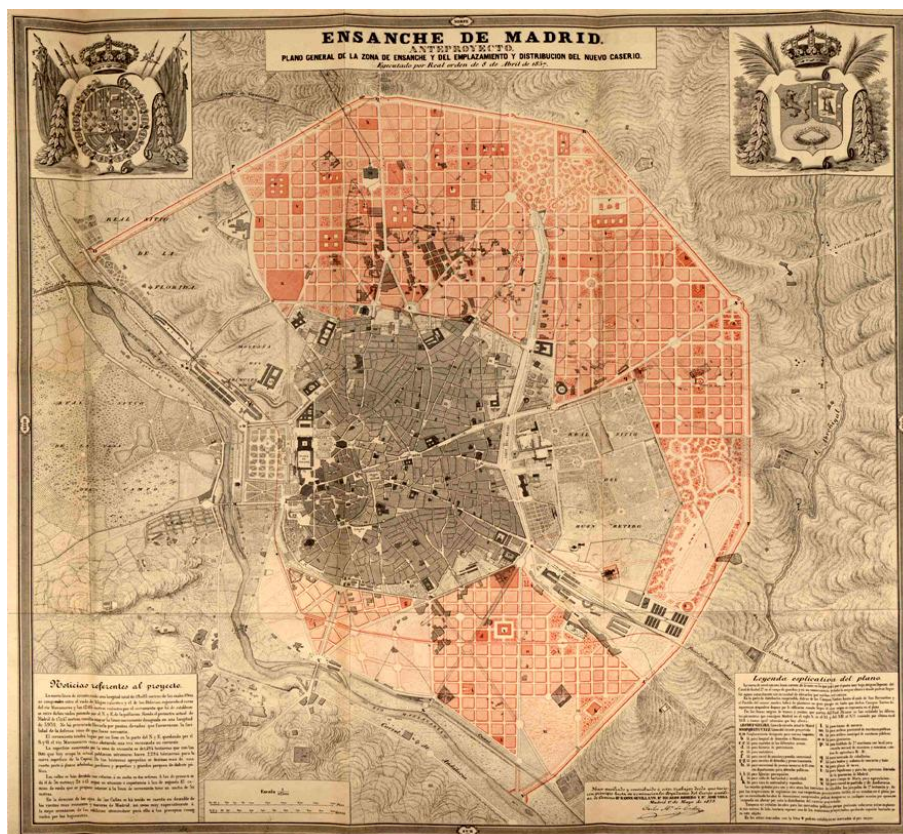


Figura 22: Projeto de Expansão de Madri, concebido por Carlos María de Castro e aprovado pela monarquia espanhola em 1860 (a expansão é a área em laranja). **Fonte:** Ayuntamiento de Madrid, 2010.

Apesar disso, Teran (1969, p. 24) mostrou-se bastante crítico em relação ao plano, argumentando que ele era simplório, “*limitando-se a justapor ao núcleo antigo, algumas quadriculas, onde o terreno assim o permitia*”.

Se o Plano Castro era convencional, era revolucionário o modo de expandir cidades proposto pelo urbanista madrileño Arturo Soria em 1882 e experimentado em Madri a partir da década seguinte.

Soria propôs que as expansões urbanas tomassem a forma de um assentamento bem estreito e de enorme extensão, que ele denominou *Ciudad Lineal*. Ele concluíra que os problemas das cidades estavam ligados aos formatos dispersos que geravam congestionamentos em seus centros. Considerava que o transporte de massa tenderia a dar uma forma linear às cidades, à medida que elas fossem crescendo. Assim, idealizou uma expansão urbana em linha, tendo por espinha dorsal uma ferrovia e interligando cidades existentes (HALL, 1975, p. 70).

De forma ambiciosa, imaginou uma cidade linear cruzando a Europa, de Cádiz, na Espanha, até São Petersburgo, na Rússia, ao longo de mais de 3.000 quilômetros.

Tal expansão (Fig. 23) teria a largura de 500 metros e a extensão que fosse necessária. Ela teria apenas três vias longitudinais: a central, onde passava a ferrovia, e, paralelamente a esta, de um lado e do outro, duas vias laterais que definiriam duas

fileiras de quarteirões, separados por ruas transversais, com formato retangular ou trapezoidal e com 200 metros na maior dimensão. Cada uma dessas filas de quadras seria margeada por uma faixa, de largura contínua, destinada a áreas verdes e pomares. Além delas estaria a área rural. As redes infraestruturais correriam no subsolo da avenida central e os serviços e o comércio se localizariam junto aos pontos de parada do trem. Seguindo as tendências higienistas da época, Soria preconizou que as habitações deveriam ficar soltas no lote, ocupando apenas um quinto da sua área. Os 80% restantes seriam reservados para hortas e jardins.

Para mostrar a viabilidade e as vantagens desse conceito, ele construiu, a partir de 1894 na periferia de Madri, um segmento de cidade linear com uns poucos quilômetros de extensão – tendo neste substituído o trem da proposta original por um bonde. Porém, como assinalou Teran (1969, p. 47), esta experiência foi uma modesta tentativa de aplicar a ideia de Soria que não expressava adequadamente a força desta – força que fez com que a ideia fosse posta em prática na União Soviética a partir dos anos 1920. Ademais, segundo Alberto Sousa (2011), em aula ministrada na Universidade Federal da Paraíba, o conceito da cidade linear serviu de inspiração para Lúcio Costa na hora de definir a estruturação do eixo residencial do plano-piloto de Brasília.

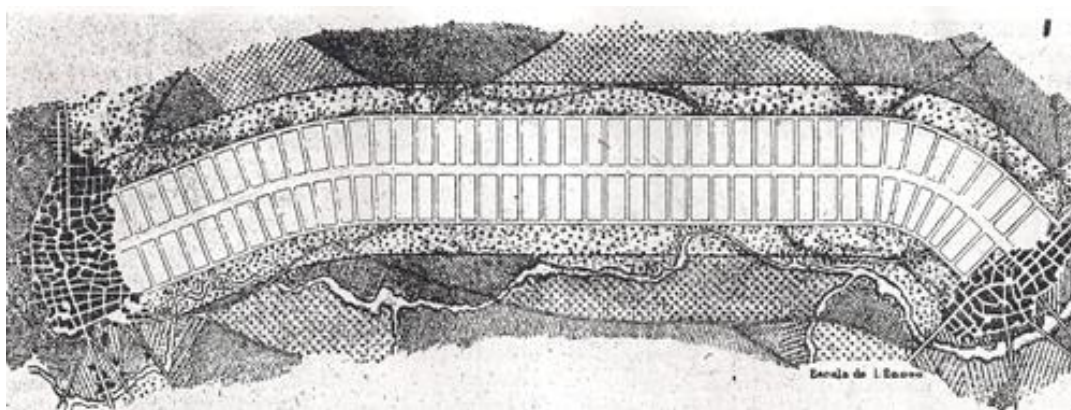


Figura 23: Esquema representando o conceito da Cidade Linear de Arturo Soria.

Fonte: Wikimedia Commons.

1.1.13. Milão

Em 1884, Milão foi objeto de um importante plano de expansão, integrante do primeiro *Piano Regolatore* da cidade, concebido pelo engenheiro municipal Cesare Beruto.

Os Planos Reguladores foram instituídos pelo governo italiano em 1865 e perseguiram dois objetivos complementares: a reforma da cidade existente e sua expansão planejada. Florença foi a primeira urbe a elaborar o seu, ainda em 1865, a ela seguindo-se Roma (1873) e Milão (1884).

O plano de Beruto (Fig. 24) agregava uma vasta ampliação de uns 1.800 hectares a uma cidade com uma superfície de pouco mais de 800 hectares, o que aumentaria o

raio médio da área urbana de cerca de 1.600 para quase 2.900 metros. Ocupando uma área quase plana com altitude média de 120 metros, a expansão permitiria a população local passar de 214.000 almas em 1884 para 526.000 habitantes, num horizonte estimado em três ou quatro décadas (BERUTO, 1884).

Beruto via vantagens no caráter fortemente radioconcêntrico do traçado de Milão e assim optou por dotar a área de expansão por ele proposta de uma rede viária que preservasse tal caráter. Esta seria formada basicamente por numerosas vias radiais (que podiam ser estradas existentes, ruas novas ou o prolongamento das artérias radiais do assentamento existente) e algumas vias anelares, a mais extrema das quais constituiria a nova avenida de circunvalação da cidade.

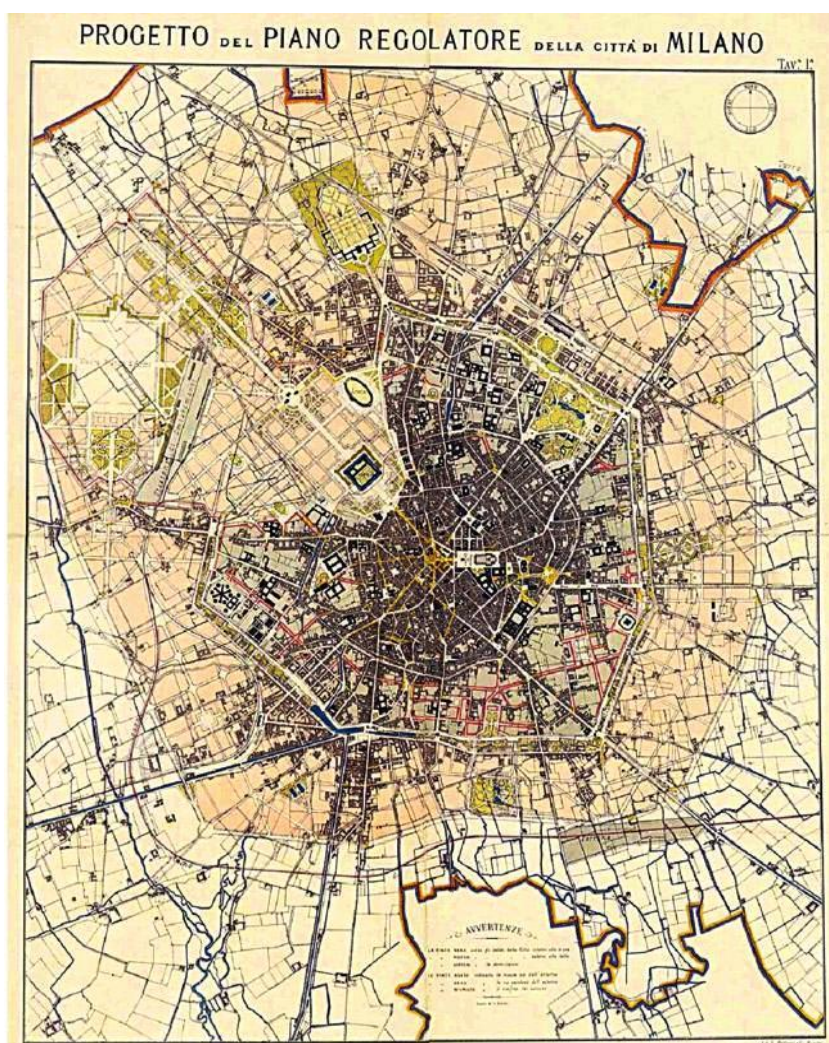


Figura 24: Planta do Plano Regulador da Cidade de Milão, de 1884 (a área de expansão é aquela representada na cor bege. **Fonte:** Beruto, 1884.

Uma interessante particularidade do plano era o tamanho avantajado dos quarteirões (inspiradas no plano de expansão de Berlim, de Hobrecht) que deveriam ter cada lado com pelo menos 200 metros de extensão. Essas quadras enormes, com quatro ou

mais hectares, apresentavam, segundo Beruto (1884), as vantagens de (a) poder acomodar grandes equipamentos urbanos, (b) poder ser subdivididas posteriormente para abrigar lotes residenciais convencionais e (c) reduzir a extensão da malha viária. O traçado da maior parte da área de expansão (seus setores nordeste, sudeste e sudoeste) seria formado por diversas quadrículas não rígidas, dotadas de *ronds-points* em algumas intersecções viárias e dispostas paralelamente ao segmento da avenida de circunvalação contíguo a cada uma delas. Porém, ao setor noroeste, bem mais amplo que os demais, Beruto deu um desenho diferente, de características barrocas, dominado por um *trivium*, cuja longa avenida central era ladeada por jardins e conduzia ao Castello Sforzesco e cujas vias externas formavam um ângulo de 90°, uma delas estando interrompida por uma vasta área livre retangular e a outra levando ao monumental cemitério da cidade. Preenchia a maior parte da área situada entre essas duas últimas vias uma quadrícula cujas ruas eram paralelas e perpendiculares à referida avenida central. Dois *ronds-points* faziam-se presentes no *trivium*, um no seu vértice e o outro num ponto intermediário dessa última avenida.

Beruto declarou na memória que apresentava seu plano que um dos objetivos maiores deste era integrar ao máximo a área de expansão e o núcleo existente, o que até certo ponto foi conseguido, pois o tecido novo e o antigo se completam formando um todo harmonioso, apesar das claras diferenças que distinguem os traçados deles.

1.1.14. Haia

Em 1889, o arquiteto austríaco Camillo Sitte criticou duramente, no seu livro *Der Städtebau nach künstlerischen Grundsätzen*, a utilização de quadrículas nos planos de expansão de cidades – por ver nelas monotonia, falta de imaginação, insipidez estética e problemas de tráfego, decorrentes dos seus múltiplos cruzamentos.

Ele condensou sua crítica na seguinte consideração, apresentada na conclusão de tal obra: “*Seria bom que o esquema ortogonal, que ainda é aplicado com freqüência nos planos de expansão fosse definitivamente abandonado...*” (SITTE, 1996, p.179).

Esse modo de pensar encontrou acolhimento em vários arquitetos e urbanistas, que passaram a elaborar traçados urbanos onde a quadrícula não estivesse presente. Um desses foi o projeto de um bairro-jardim que o renomado arquiteto holandês Berlage elaborou para Haia em 1908– como parte de um plano global para a cidade – e que não chegou a ser implantado (canto superior direito da Fig. 25).

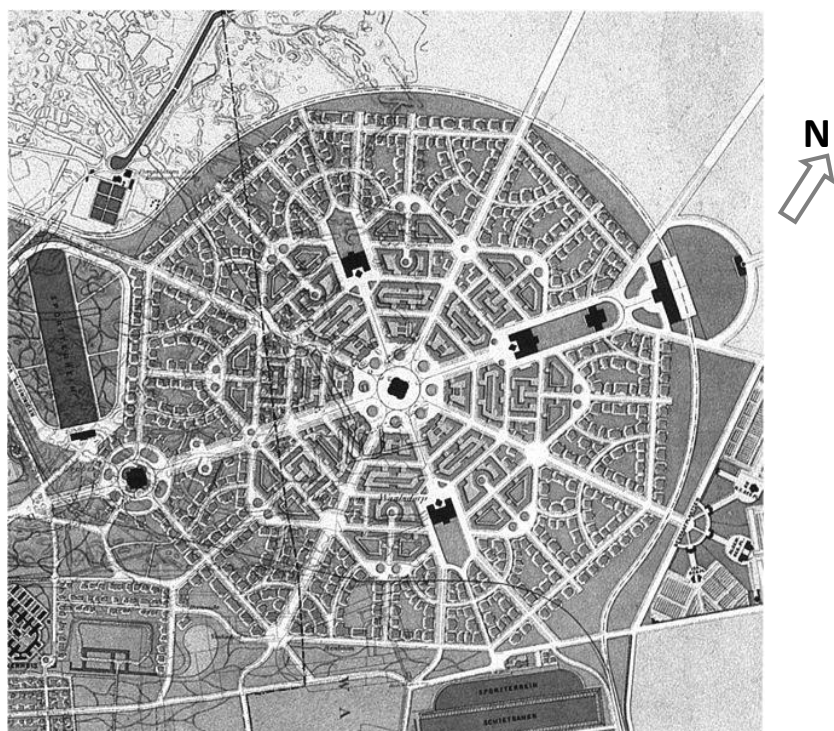
O projeto (Fig.26) teve por inspiração cidades-ideais radiocêntricas propostas por tratadistas renascentistas italianos. Elas tinham a forma de um polígono regular de oito ou mais lados e estavam cercadas por muralhas; no seu centro havia uma praça para

onde convergiam ruas radiais provenientes dos vértices do polígono e do meio dos lados deste; geralmente as outras ruas eram paralelas a tais lados, o que gerava quadras trapezoidais, e havia praças menores em torno da central (CASTEX, 1994; LAMAS, 2000), como acontecia na cidade proposta por Lorini em 1592.



Figura 25: Plano de Berlage para Haia, 1908. **Fonte:** Wikimedia Commons.

Figura 26: Detalhe do plano de Berlage para Haia, 1908. **Fonte:** Wikimedia Commons.



Esse modelo de traçado materializou-se de modo magistral em Palmanova, cidade erguida em fins do século XVI nas proximidades de Udine, no norte da Itália, a partir de uma concepção atribuída a Savorgano, Lorini e Scamozzi (CASTEX, 1994, p. 336). De função defensiva, esse assentamento emblemático apresenta o formato de um polígono de nove lados e contém dezessete vias radiais – das quais apenas seis chegam até a praça central, de forma hexagonal – e quatro anéis de quadras.

Projetado para uma área plana e baixa, próxima a uma praia, o traçado do bairro-jardim de Berlage era complexo, criativo e possuidor de alta qualidade estética.

O assentamento era contornado por uma via composta de oito segmentos retilíneos que definia um octógono regular e dentro deste havia outro octógono bem menor, os dois sendo concêntricos. Esse polígono interno foi tratado como uma cidade-ideal radiocêntrica do Renascimento, dotado de uma praça central e três anéis de quadras, quase todas trapezoidais. A ele foram acrescentados oito triângulos – cada um com duas quadras – que o transformou numa estrela de oito pontas, figura de forte simbolismo, presente no projeto de Filarete para Sforzinda, de 1464 – o primeiro de uma cidade-ideal radiocêntrica, segundo Kostof (2006, p. 186). Para essa estrela idealizada por Berlage foi prevista uma ocupação mais densa, que deveria conter prédios contíguos, alinhados quase sempre com os contornos das quadras.

O anel compreendido entre essa estrela e a referida via de contorno do bairro recebeu um tratamento completamente diferente, nele tendo sido lançadas numerosas ruas curvas, de diferentes formas e com variadas orientações, que compuseram um desenho orgânico cujas afinidades com o traçado de jardins ingleses são evidentes. De ocupação pouco densa, ele foi reservado para casas amplas soltas nos lotes.

O jogo contrastante, mas bem articulado, do núcleo de geometria rígida com esse anel de traçado orgânico dava um interesse especial ao projeto – que, apesar do contraste entre esses dois componentes, constituía um desenho com grande unidade formal.

Das oito ruas que saíam da praça central em direção aos vértices do octógono maior, três foram interrompidas por praças – para gerar efeitos visuais barrocos, através de edifícios marcantes a serem nelas inseridos – e a uma delas atribuiu-se o papel de eixo principal do assentamento. Outro traço barroco presente no esquema proposto foi o uso de *ronds-points*.

Sem nenhuma quadra retangular, o bairro era bem menor que o tecido urbano de Haia, e seu desenho peculiar o impedia de harmonizar-se com este. Foi talvez por isso que Berlage separou bastante os dois tecidos e interpôs entre eles uma vasta área verde, bem mais ampla que o bairro.

Apesar dessa medida, se implantada, essa ampliação ímpar teria transformado Haia num tecido híbrido, composto de duas partes marcadamente distintas.

1.1.15. Munique

No seu livro *Der Städtebau nach künstlerischen Grundsätzen*, Camillo Sitte manifestou seu desagrado pelas longas ruas retilíneas e pelas intersecções viárias em ângulo reto. Ao mesmo tempo, ele defendeu a utilização, nos traçados urbanos, de vias curvas ou fletidas, bem como variadas irregularidades de desenho — traços esses que se faziam presentes em cidades medievais não planejadas (SITTE, 1996).

Isso levou alguns seguidores seus a se inspirassem no traçado dessas cidades na hora de projetar expansões urbanas – apesar de Sitte não ter advogado, no seu famoso livro, que o urbanismo espontâneo medieval deveria constituir um modelo para os novos projetos urbanísticos, como bem assinalou Kostof (2006, p. 84).

Uma dessas expansões de caráter neomedieval foi um bairro-jardim projetado para uma área quase plana da periferia de Munique por Berlepsch-Valendas em 1909: Gartenstadt München-Perlach (Figura 27), que, segundo Kostof, não chegou a ser implantado (2006, p. 84).

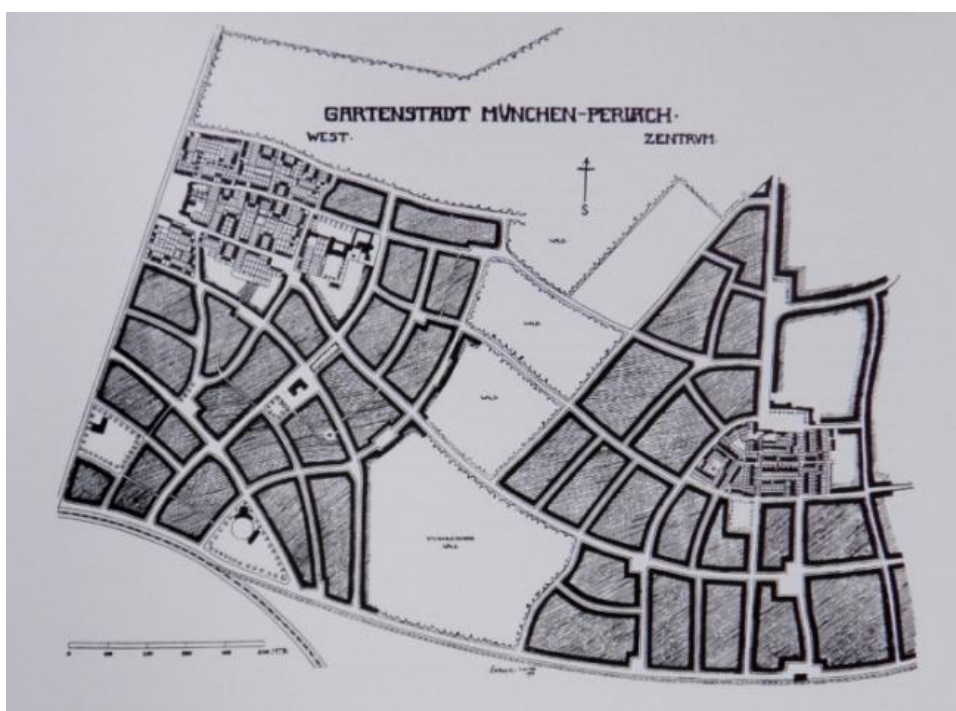


Figura 27: Plano do bairro-jardim Gartenstadt München-Perlach, em Munique, 1908.

Fonte: Kostof, 2006.

Nesse projeto, está evidente a intenção de se incluir os elementos elogiados por Sitte e evitar aqueles por ele condenados. Nele foi feito uso de (a) ruas curvas e fletidas, (b) irregularidades como os pequenos largos que foram artificialmente criados no encontro de certas vias, (c) ruas que se juntam em entroncamento em vez de se cortarem, para reduzir a quantidade de cruzamentos, (d) becos muito estreitos que seccionam algumas quadras e (e) quarteirões de formas variadas e irregulares. Dessa forma,

reduziram-se a um mínimo as ruas retilíneas e os cruzamentos em ângulo reto, que Sitte tanto criticara. Kostof (2006) incluiu este traçado na categoria que ele denominou *planned picturesque*, que reúne os traçados irregulares planejados

A despeito de não ter-se materializado, o projeto do bairro-jardim Gartenstadt München-Perlach foi uma marcante expressão da reação contra as expansões urbanas quadriculadas que teve lugar em fins do século XIX e princípios do século XX, motivada em grande parte pelas teses de Camillo Sitte.

1.2. Grandes expansões planejadas no Brasil

No Brasil, o movimento no sentido de expandir as cidades ordenadamente através de grandes expansões planejadas só iniciou-se na segunda metade do século XIX.

Porém, ele foi precedido em mais de trezentos anos por uma experiência singular, desvinculada da tradição luso-brasileira e ligada ao urbanismo renascentista holandês: a ampliação planejada do Recife durante a ocupação flamenga (1630-1654). Por seu significado e sua singularidade, esse projeto será aqui analisado.

O referido movimento principiou nos anos 1870, com o plano de expansão de Fortaleza, e intensificou-se após o advento da República. Seus agentes foram tanto o poder público (governos estadual e municipal) quanto o setor privado (companhias imobiliárias e proprietários de terras), este atuando através da criação de grandes loteamentos – os principais responsáveis pelo alastramento da cidade de São Paulo no período 1890-1910 – e aquele, mediante a instituição de planos gerais de extensão. Seis cidades foram objeto de projetos de expansão importantes entre 1870 e 1910, cinco das quais eram capitais estaduais ou provinciais. Em quatro delas o planejamento das expansões foi iniciativa do poder público, e em duas – Rio de Janeiro e São Paulo –, do setor privado. Em cinco das cidades as expansões em questão dariam uma nova feição ao tecido urbano delas. E naquela em que tal não ocorreu, o Rio de Janeiro, o grande loteamento a ela acrescentado no período gerou um dos melhores e mais emblemáticos bairros da cidade: Ipanema.

A análise individual das expansões que se segue iniciará-se com aquela planejada no Recife durante a ocupação holandesa.

1.2.1. Recife

Depois da conquista holandesa, a pequena Recife, de traçado espontâneo e irregular, cresceu a ponto de não caber no seu exíguo sítio de cerca de seis hectares.

Em 1639, Maurício de Nassau, então governador-geral do Brasil holandês, decidiu ampliá-la, construindo, na vizinha ilha de Antônio Vaz, um novo núcleo, a Mauritiópolis,

Um pequeno assentamento, com uma praça central quadrada e umas poucas quadras, foi então projetado numa área plana e baixa, provavelmente pelo arquiteto Pieter Post, e que foi efetivamente implantado. Envolviam-no um canal e uma muralha, e suas ruas eram retas – exceto duas, contíguas à muralha – e ortogonais. Seu traçado pode ter sido influenciado pelo *damero* espanhol, como argumentou Menezes (2004, p. 79), mas pode também ter tido por modelo cidades ideais da Renascença italiana.

Pouco depois, Nassau resolveu estender esse núcleo na direção sul, até um forte existente (MENEZES, 2004, p. 80). Bem mais ampla, a nova expansão foi projetada – provavelmente também por Pieter Post – com vários canais, à maneira holandesa. Assimétrico e sem uniformidade, seu traçado compreendia três filas de quadras de formatos e proporções diferentes, várias ruas ortogonais e algumas vias oblíquas a estas. É possível que uma fonte inspiradora dele tenha sido o plano de ampliação de Amsterdã, antes aludido.

Os projetos das duas expansões aparecem juntos numa planta de 1639 (Fig. 28).



Figura 28: Mapa de Recife, por Vigboons. **Fonte:** Menezes, 2004.

Outra planta holandesa, de 1648 (Fig. 29), mostra versões modificadas desses projetos, reunidas num traçado único. Nela não há mais muralha entre as duas partes da expansão e a mais nova, com cinco fileiras de quadras, tem no seu interior duas praças quadradas iguais, separadas por um canal central, solução dominada pela regularidade e ortogonalidade e provavelmente inspirada num esquema de cidade ideal proposto por Martini no final do século XV. Na planta, a Mauritiópolis inteira cobria uma área de uns 25 hectares, equivalente a quatro vezes aquela do Recife existente.

Outro canal, localizado a oeste da expansão, encontrava-se obliquamente com o canal central. Para dar harmonia ao desenho, traçou-se uma via simétrica a ele, gerando-se assim, um conjunto de quadras trapezoidais nesse trecho do traçado.

Para ligar a Mauritiópolis ao Recife primitivo, Nassau mandou construir uma ponte sobre o rio Capibaribe.

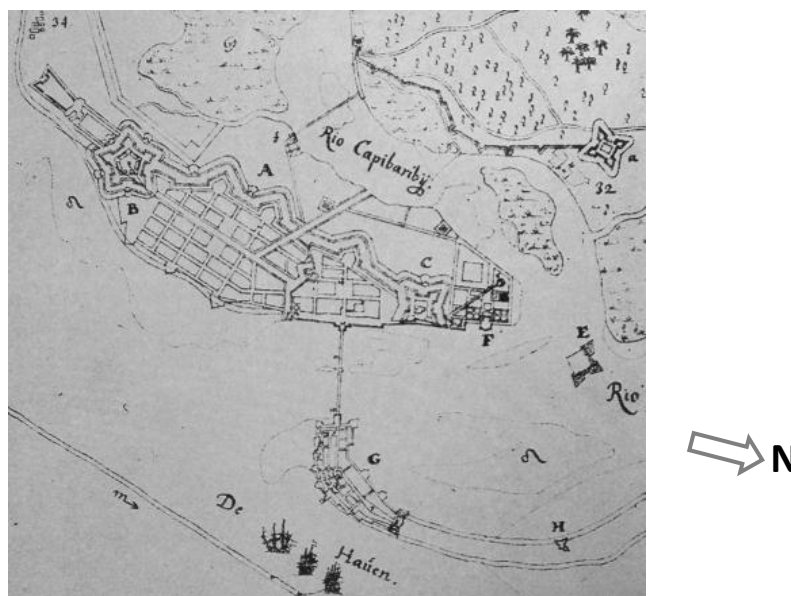


Figura 29: Planta da Mauritiópolis (Golijath, 1648). **Fonte:** Biblioteca Nacional de Viena.

Os batavos foram expulsos de Pernambuco antes que a segunda fase da expansão de Nassau pudesse ser implantada.

Como a Mauritiópolis seria implantada numa ilha, seu projetista não precisou se preocupar em harmonizar seu traçado com o tecido irregular do Recife existente.

Para Cornell (1998) o plano de expansão em foco constituiu uma significativa expressão do urbanismo colonial holandês.

1.2.2. Fortaleza

Em 1875 o poder municipal de Fortaleza aprovou um plano de expansão para a cidade, criado pelo engenheiro recifense Adolfo Herbster, que era muito semelhante a um traçado elaborado por ele para integrar um atlas nacional publicado em 1863.

Esse projeto agregou cerca de 400 hectares de terras quase planas (e com altitude média de 25 metros) a uma cidade que se estendia por somente uns 100 hectares. A expansão era tão ampla que chegou aos anos 1930 sem estar inteiramente ocupada (CASTRO, 1994).

Antes do plano, Fortaleza compunha-se de dois tecidos principais (GIRÃO, 1997): um deles tinha traçado espontâneo, ajustado à topografia local, e se estendia ao longo de

um riacho, o Pajeú; o outro era uma quadrícula ortogonal cuja pequena secção inicial – que foi gradualmente ampliada ao longo do tempo – fora traçada nos anos 1810.

O plano (Fig. 30) estendeu para o sul e para o oeste as ruas dessa quadrícula e criou novas vias paralelas a elas. Uma nova quadrícula foi implantada na área situada a leste do riacho, além do tecido espontâneo mencionado; ela não era uma extensão da quadrícula existente, mas as ruas das duas seguiam as mesmas direções.



Figura 30: *Cópia da Planta da Cidade de Fortaleza e Subúrbios, elaborada por Herbster, em 1875 (a cidade existente é o conjunto das quadras escuras).* **Fonte:** Muniz, 2006.

As novas vias tinham eram mais largas em relação aos padrões brasileiros da época. Três delas eram avenidas com 22 metros de largura que formavam um meio anel em torno de uma área composta pela cidade existente e pela parte mais interna da expansão. A largura das outras vias variava entre 11 e 15,40 metros (CASTRO, 1994). Algumas estradas existentes, oblíquas às quadrículas, foram mantidas no plano, mas outras foram substituídas por ruas deste.

Uma das principais características das duas quadrículas do plano era a variedade dos tamanhos e proporções das quadras e do espaçamento entre as vias. O comprimento das quadras variava *grosso modo* entre 70 e 180 metros e sua largura, entre 50 e 110 metros, a superfície delas estando compreendida entre cerca de um terço do hectare e quase dois hectares. Isso permitiria a existência de lotes de tamanhos apropriados a edifícios de portes bem diferentes.

Outra característica marcante do plano era o fato de ele conter muitas praças (cinco das quais com quase três hectares) e dois parques lineares margeando o rio Pajeú e outro riacho existente a oeste da cidade.

Por quase reproduzir a quadrícula existente, a extensão em foco harmonizou-se muito bem com o tecido que Fortaleza possuía na primeira metade dos anos 1870.

O plano de Herbster foi o único do Brasil oitocentista a propor uma expansão global para uma capital provincial ou estadual que a ampliava em todas as direções possíveis – assemelhando-se nesse aspecto à expansão proposta por Cerdá para Barcelona.

1.2.3. São Paulo

Em 1888, a capital paulista abrigava cerca de 50.000 habitantes (LEVASSEUR, 2000). Ela crescera muito – sua população dobrando – depois que chegou a ela, em 1867, a estrada de ferro que ligava Jundiaí ao porto de Santos (KLIASS, 1993). Devido a tal crescimento, a cidade compunha-se em 1890 de dois tecidos distintos (Fig. 31): o antigo, de traçado irregular, implantado numa elevação situada entre o riacho Anhangabaú e o rio Tamanduateí; e o novo, de traça bem mais regular, envolvendo o primeiro. Parte desse novo tecido resultara da utilização de um modo planejado de expansão urbana importado da França (o *lotissement*) que começava a ser empregado no Brasil: o loteamento através do qual proprietários de glebas privadas rasgavam-nas com tramas de ruas, gerando quadras que eram subdivididas em lotes destinados à construção de edificações urbanas ou suburbanas.

Até 1890 os loteamentos criados na cidade tinham pequeno ou médio porte. Porém, prevendo que o crescimento paulistano continuaria e se intensificaria, os proprietários de glebas locais projetaram nos anos seguintes, vários loteamentos que eram grandes expansões planejadas de iniciativa privada.

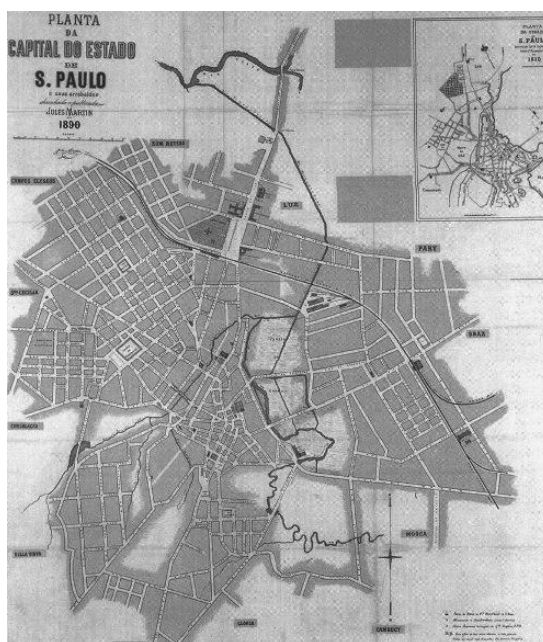


Figura 31: Planta da cidade de São Paulo, em 1890, traçada por Jules Martin.
Fonte: Instituto Histórico e Cartográfico de São Paulo.

A planta da cidade de 1897, organizada por Gomes Cardim, mostra cinco loteamentos com mais de 100 hectares (ou seja, cinco grandes expansões planejadas de iniciativa privada) que não existiam em 1890. Eles estão identificados na Fig. 32 por números compreendidos entre 1 e 5.



Figura 32: Planta da cidade de São Paulo, em 1897, traçada por Gomes Cardim.
Fonte: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Todos eles eram quadrículas ortogonais e três deles eram verdadeiras “ilhas”, separadas do tecido existente, aos quais eles se ligavam através de uma única via.

Em três deles as ruas eram paralelas ou perpendiculares a via que o ligava à área central da cidade. Havia um (o único cujas quadras eram quase todas praticamente quadradas) em que as ruas seguiam direções próximas da norte-sul e leste-oeste, e num outro elas foram traçadas de modo que a quadrícula se ajustasse satisfatoriamente ao formato muito irregular da gleba parcelada.

Examinemos com um pouco mais de detalhe um desses loteamentos, o Villa Gomes Cardim, identificado pelo número 5 na Fig. 32 e mostrado isoladamente, em tamanho maior, na Fig. 33.

Criado por iniciativa de Roberto Medina (SIMONI, 2009) e com área de cerca de 250 hectares, ele situava-se a leste do núcleo primitivo de São Paulo. Foi implantado num sítio de declividades moderadas e altitude média de 750 metros, nas proximidades da estrada de ferro central do Brasil entre a 5ª e a 6ª parada e suas ruas longitudinais

foram dispostas paralelamente a esta, na direção leste-oeste. Sua malha lembrava a quadricula novaiorquina criada em 1811, em razão do formato de suas quadras, que eram em geral longos retângulos com 70 metros de largura e comprimentos diferentes, quase sempre superiores a 200 metros (a exceção era uma fileira de quadras com extensão de pouco mais de 160 metros). Só não eram retangulares as quadras adjacentes aos contornos irregulares da gleba loteada. Segundo Simoni (2009), a largura das quadras foi condicionada pelo código de posturas da época que determinava que os lotes deveriam ter profundidade de 35 metros.

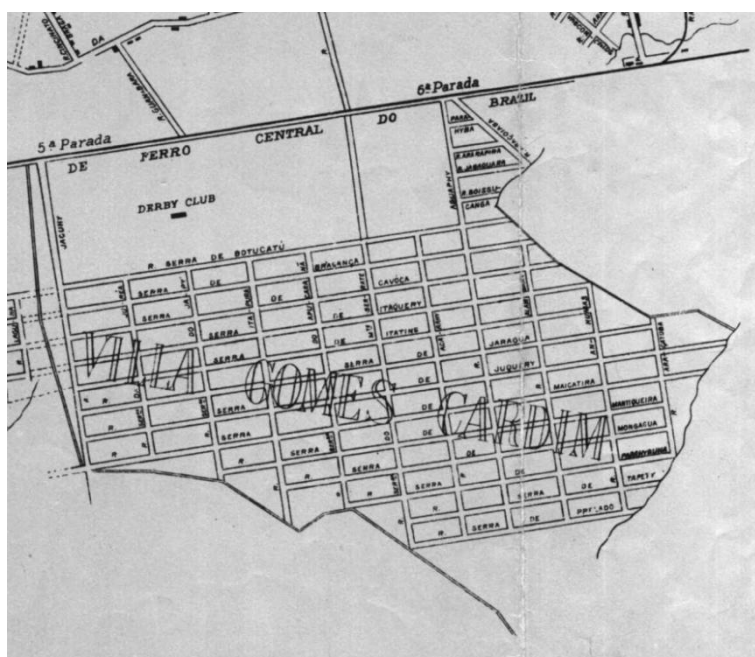


Figura 33: Traçado do loteamento Villa Gomes Cardim, na planta que constitui a Fig. 32.

Fonte: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Convencional, monótono e desprovido de praças, o traçado refletia a finalidade eminentemente lucrativa da expansão.

Assim como outros loteamentos paulistanos da mesma época, a Villa Gomes Cardim não se articulava bem com o tecido existente. Ele era mais um fragmento isolado que com os outros dispersos aleatoriamente em torno da cidade primitiva formavam um mosaico urbano incompreensível e ilógico.

1.2.4. Rio de Janeiro

Nos anos 1880 o limite sul do tecido urbano do Rio de Janeiro – já então uma extensa cidade de cerca de 400.000 habitantes (LEVASSEUR, 2000) – era uma série de morros que separava o bairro de Botafogo de uma estreita planície costeira, ainda desocupada, que se estendia do leste para o oeste, margeando a praia de Copacabana (CZAJKOWSKI, 2000).

A construção de um túnel através de um desses morros, em 1892, possibilitou a ocupação urbana dessa planície (GASPAR, 2004), que se iniciou com a implantação de alguns loteamentos, não contíguos, de traçados distintos e de pequeno ou médio porte.

A oeste, a planície terminava num morro, além do qual se estendia outra estreita planície de baixa altitude, espremida entre o mar e a lagoa Rodrigues de Freitas.

Nesse sítio privilegiado, um grande loteamento, com cerca de 100 hectares – a Villa Ipanema – foi criado em 1894 por um empresário local, o barão de Ipanema (GASPAR, 2004).



Figura 34: Planta da Villa Ipanema por volta de 1895 (detalhe de um mapa do Rio de Janeiro, da autoria de Greiner). Ao sul da expansão aparecem dois dos loteamentos de Copacabana.

Fonte: Czajkowski, 2000.

O traçado dessa expansão planejada (Fig.34) foi delineado pelo engenheiro Vieira Souto (portalgeorio.rj.gov.br). A maior parte dela era uma quadrícula ortogonal com ruas de 20 metros de largura e seis filas de quadras, a maioria das quais eram retângulos com lados medindo 200 metros e cerca de 100 metros. Algumas quadras não eram retangulares devido aos contornos da planície e à rua oblíqua que ligava o loteamento de Copacabana. As ruas longitudinais eram quase paralelas à linha da

costa e havia duas praças no projeto, a maior delas, com dois hectares, localizando-se no meio da quadrícula.

A forma da planície sugeria o uso de uma quadrícula ortogonal, mas uma quadrícula mais criativa, com duas praças (como a do projeto de Craig para a New Town de Edimburgo), podia ter sido utilizada, apesar da finalidade lucrativa da expansão.

A simplicidade e monotonia do traçado eram compensadas pela esplêndida localização do loteamento— de onde era possível desfrutar magníficas vistas reunindo águas, praias, morros e montanhas – que o permitiu tornar-se um dos melhores e mais emblemáticos bairros do Rio de Janeiro: Ipanema.

O traçado da Villa Ipanema harmonizou-se com o da adjacente Copacabana, cujos loteamentos eram igualmente quadriculados. Ademais, ele não contrastava com o traçado de Botafogo, o bairro vizinho a Copacabana e dela separado por morros.

1.2.5. Vitória

Localizada numa ilha estuarina, num sítio acidentado à beira do canal natural que a separa do continente, Vitória era, em 1890, uma cidade de ruas estreitas e traçado bastante irregular, com cerca de 10.000 habitantes (LEVASSEUR, 2000) e mais de 300 anos de existência (Fig. 35).

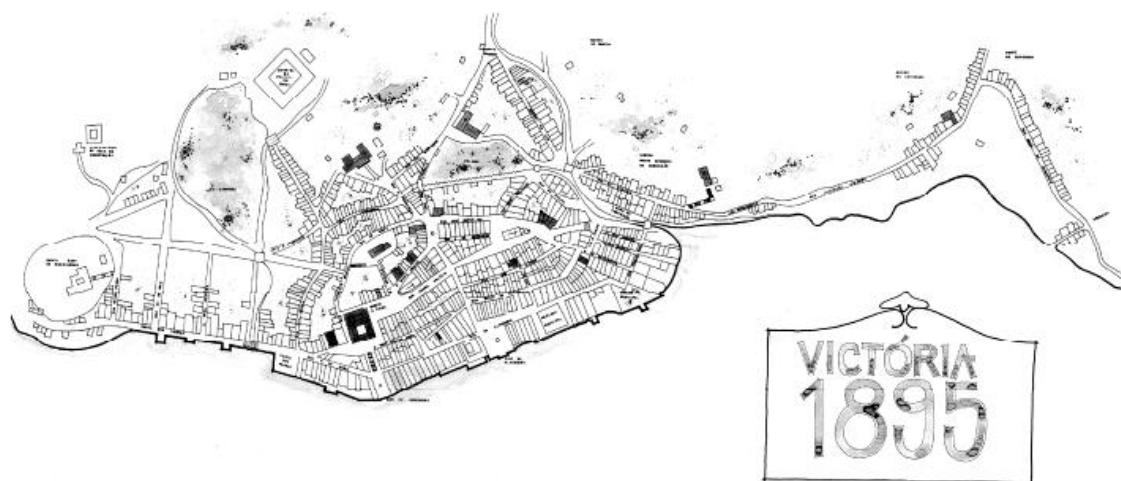


Figura 35: Planta de Vitória em 1895. **Fonte:** www.vitoria.es.gov.br.

Em 1896, o governo do Espírito Santo contratou o engenheiro Saturnino de Brito para projetar uma expansão para a cidade. Como esta estava cercada por um maciço de morros, a ampliação foi localizada além destes, em três áreas planas e baixas, separadas por morros. A maior destas era uma planície costeira com cerca de 270 hectares (BRITO, 1996), onde havia vários morros isolados e que distava uns três quilômetros do centro de Vitória. As duas outras áreas eram bem menores; margeadas

por um manguezal, elas eram tangenciadas pela estrada que ligava a cidade à referida planície. A expansão recebeu o nome de Novo Arrabalde (Fig. 36).



Figura 36: Localização do Novo Arrabalde (na cor rosa) em planta de 1896. A cidade existente é a mancha negra contígua à mancha vermelha. **Fonte:** Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

Para as duas pequenas áreas, Brito propôs duas quadrículas, das quais só uma era ortogonal (Fig. 37).

Contudo, para a área maior, capaz de acomodar confortavelmente o dobro da população da Vitória existente, ele concebeu um elaborado traçado de caráter barroco (Fig. 37), cujo elemento mais marcante era um *trivium* de configuração peculiar, no qual a via central media uns 600 metros e as duas outras eram avenidas com cerca de três quilômetros de comprimento que formavam um ângulo muito agudo (15 graus). Cada avenida tinha 28 metros de largura (BRITO, 1996), ia do norte ao sul e convergia para uma área verde deixada na margem de um rio – uma delas terminando numa praia e a outra no pé de um morro.

Outras artérias importantes do plano eram as que margeavam as duas praias da planície costeira e a que ligava a mais extensa destas à estrada que vinha de Vitória. A partir de todas essas vias, belas vistas podiam ser desfrutadas, atestando que o traçado explorou bem o potencial paisagístico do lugar.

As outras vias do projeto tinham 21 metros de largura (BRITO, 1996) e eram parte de duas quadrículas ortogonais e de um tecido de traçado irregular, localizado numa área de forma complicada, entre morros, no sul da planície. Uma das direções de uma

dessas quadrículas era a de uma linha que tangenciava a base de dois morros. Já as ruas da outra eram ou paralelas ou perpendiculares ao eixo central do *trivium*.

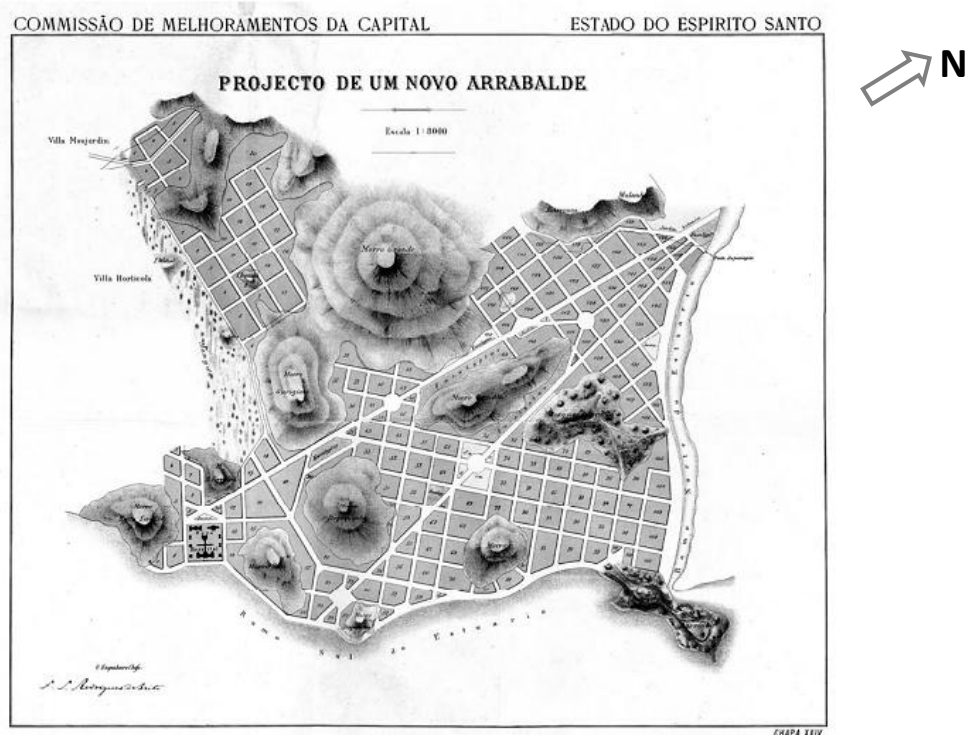


Figura 37: Projeto do Novo Arrabalde de Vitória. **Fonte:** Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

A expansão continha uma grande praça central, com cerca de cinco hectares, bem como algumas praças menores e alguns *ronds-points*.

O traçado proposto garantia boa acessibilidade ao conjunto da expansão.

Como esta ficava bem afastada da cidade existente e estava separada dela por morros não houve necessidade de harmonizar seu traçado com o da velha Vitória.

O plano de Brito estava em sintonia com o tipo de desenho urbano – afiliado ao urbanismo barroco – que estava sendo praticado na Europa em fins do século XIX, exemplo do qual era o Plano Beruto para Milão (1884), ao qual ele se equiparava em termos da qualidade do traçado.

1.2.6. Santos

Em fins dos anos 1880, Santos era uma cidade com cerca de 13.000 habitantes (LEVASSEUR, 2000) situada numa pequena porção de uma ilha estuarina, que era quase plana e baixa na sua maior parte, mas continha um maciço de morros.

A fim de modernizar e ampliar a cidade, a Câmara Municipal, através da Lei n. 94 de 15/03/1897, aprovou um plano global de expansão que fora idealizado pelo engenheiro José Brant no ano anterior (SOUSA, 1914). Tal plano propunha uma enorme

ampliação de 1.500 hectares (a maior projetada no Brasil no século XIX), que era tão grande quando a proposta pelo Plano Castro, em 1860, para Madri – uma cidade que abrigava então uns 270.000 habitantes, com se viu mais acima.

Em 1895, Santos continha três setores: a área urbana – composta do núcleo antigo, de traça irregular, e uma quadrícula contígua, não ortogonal – e dois subúrbios recentes, separados e de traçado quadriculado ortogonal. Duas estradas retas quase paralelas ligavam esse tecido à praia, na baía de Santos (FUERTES et al., 1895).

O plano de Brant era uma vasta quadrícula ortogonal (Fig. 38), semelhante a um *damero* hispanoamericano, que unia os três setores existentes e se estendia em três direções, chegando até a praia, no sul, a um canal natural, no leste, e ao maciço de morros, no oeste. Suas ruas norte-sul (como as dos dois subúrbios) eram paralelas às referidas estradas. Com 30 metros de largura, a via principal ia do centro da cidade à praia, cruzando duas praças no seu percurso. Ela era flanqueada por quadras de quase três hectares, bem maiores que as demais, cujas áreas variavam geralmente entre 1,5 e 2 hectares. As demais ruas, na sua maioria, tinham pouco mais de 20 metros de largura. Um aspecto do plano que merece destaque é o fato de ele conter 25 amplas praças, com área de mais ou menos 2,5 hectares.

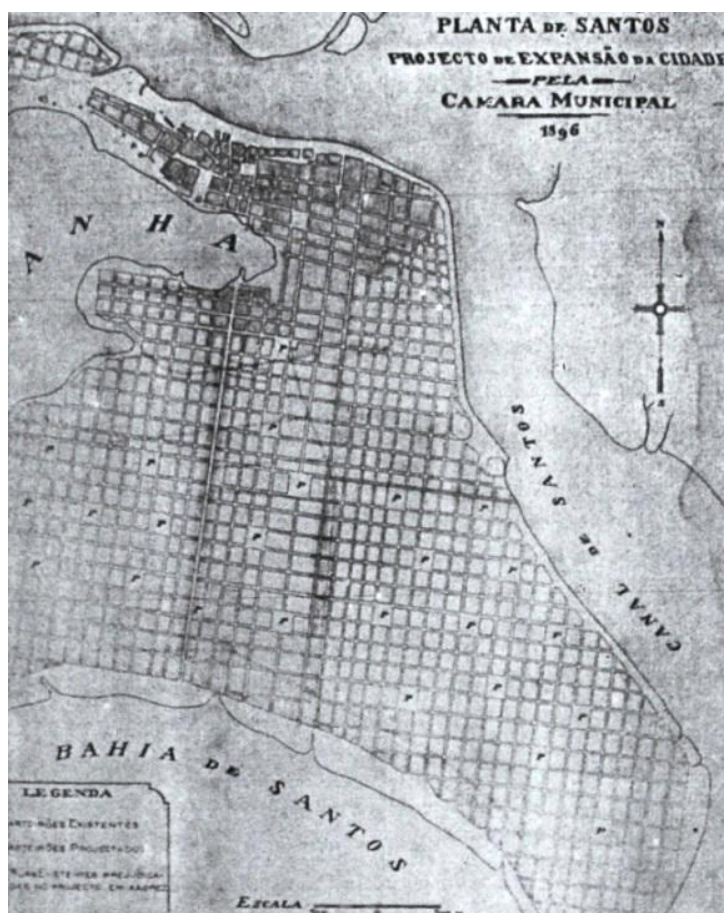


Figura 38: Plano de expansão de Santos, aprovado em 1897. **Fonte:** Brito, 1915.

Inadequado ao terreno local e a boa parte da forma do sítio a ser ocupado, o plano terminou por ser abandonado (SOUSA, 1914; BRITO, 1944).

Na década seguinte, Saturnino de Brito, que fora contratado pelo governo estadual para conceber um plano para sanear Santos, decide por conta própria, traçar também um plano de expansão para a cidade e o oferece à Câmara Municipal em fins de 1910 (SOUSA, 1914).

O estado da ocupação da planície santista no ano de 1903 era aquele mostrado na Fig. 39, uma planta levantada sob a direção do engenheiro Rebouças. Atravessavam áreas a serem ocupadas pela expansão algumas vias – uma das quais era uma linha férrea – oblíquas às referidas estradas; algumas quadras estendiam-se ao longo da praia.

Por outro lado, para drenar a baixa planície santista Brito projetara seis canais que deveriam desaguar na baía ou no largo canal natural situado entre a ilha de Santos e uma ilha vizinha. Quatro deles eram, em parte ou inteiramente, paralelos às aludidas estradas e dois foram traçados perpendicularmente à margem do canal natural.

Todos esses elementos tiveram que ser levados em conta por Brito durante a concepção do seu plano de expansão para Santos.

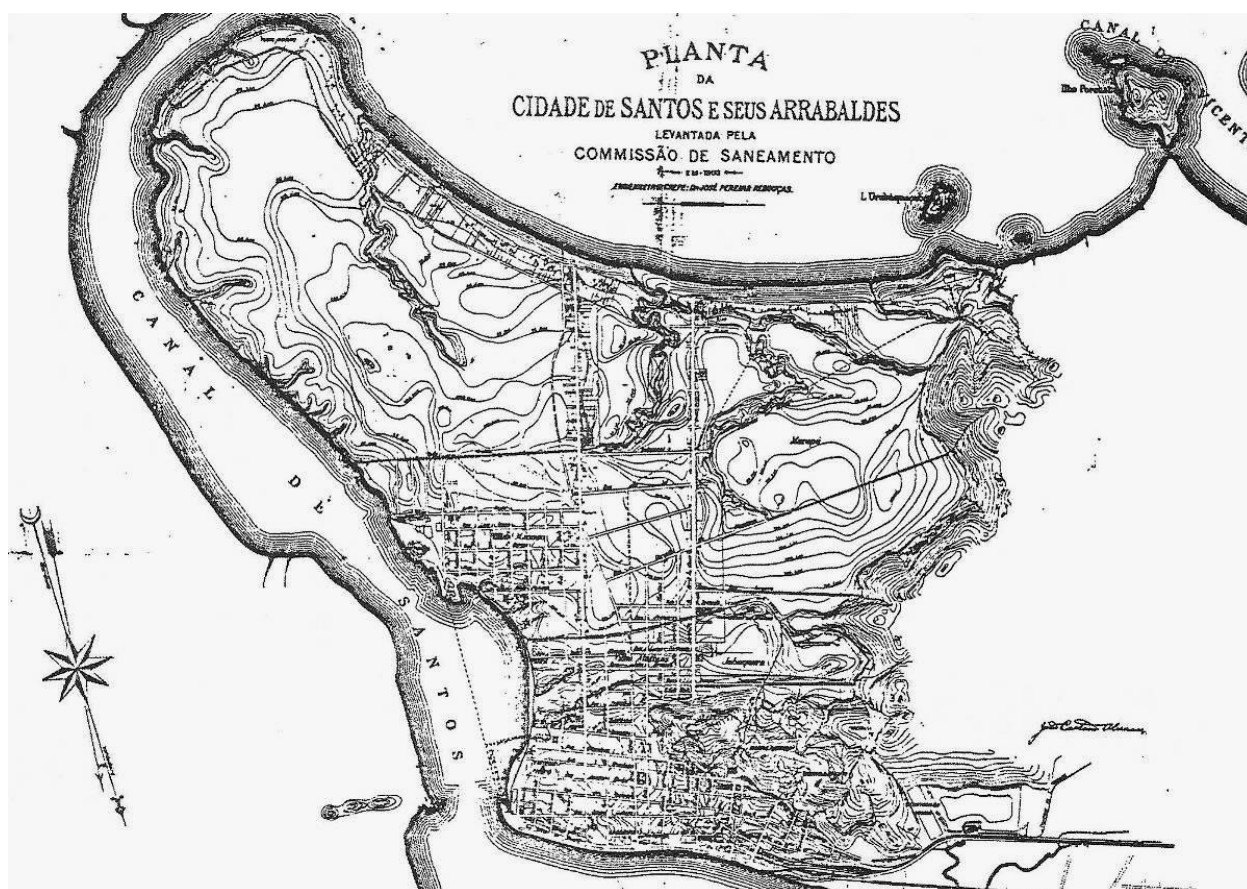


Figura 39: Planta de Santos em 1903. **Fonte:** www.novomilenio.inf.br.

O traçado que Brito deu à expansão (Fig. 40) afiliava-se claramente ao urbanismo barroco e compunha-se dos seguintes elementos principais: duas quadrículas ortogonais distintas; *boulevards* com 120 ou 80 metros de largura, que eram verdadeiros parques lineares; vias que cortavam diagonalmente as quadrículas onde se situavam; muitas áreas verdes, de diferentes tamanhos e formas; e uma fileira de longas quadras margeando a praia.

Um dos traços mais marcantes do projeto era um meio-anel – com mais de seis quilômetros de extensão e ao mesmo tempo eixo viário e cinturão verde – formado por alguns dos referidos *boulevards* e que ia de um extremo da praia até as imediações da outra extremidade. Um dos dois maiores segmentos desse anel margeava a aludida via férrea; o outro era a avenida central de uma das quadrículas, que, além do muito verde que continha, atravessava duas vastas praças e termina numa outra.

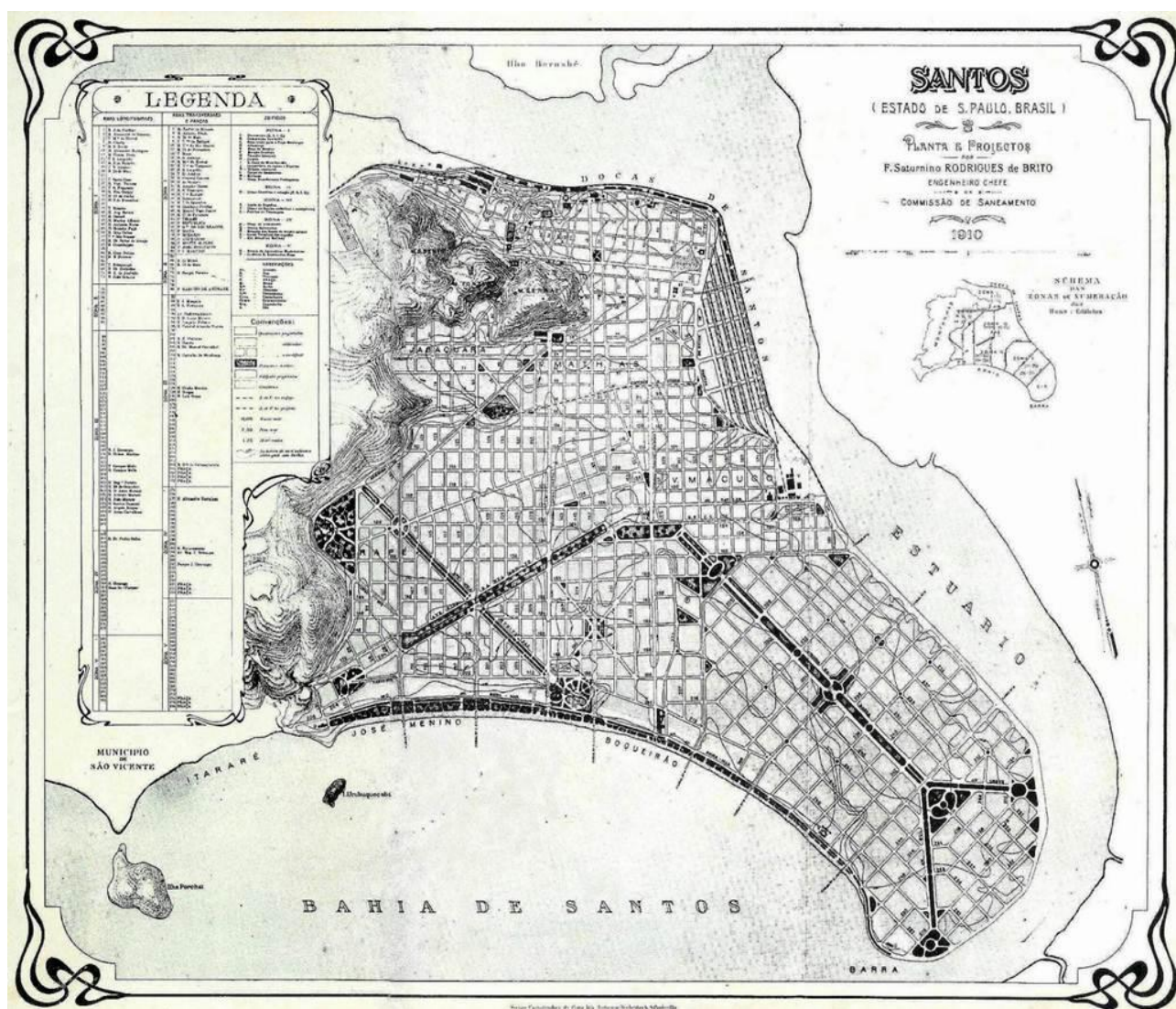


Figura 40: Plano de Saturnino de Brito para a expansão de Santos. **Fonte:** www.novomilenio.inf.br.

Uma das quadículas retalhava a península – com largura média de 2.000 metros – situada entre a baía e o canal natural, suas ruas longitudinais tendo sido dispostas paralelamente à margem deste. A maioria de suas quadras eram muito grandes e largas, muitas delas tendo mais de três hectares e largura compreendida entre 140 e 170 metros. As ruas tinham em geral largura de 20 metros. A quadricula era cortada por duas avenidas diagonais e continha três vastas praças, articuladas ao seu *boulevard* central – duas delas triangulares, com cerca de sete hectares, e a outra, com quase cinco hectares, no formato de uma figura que é a intersecção de um retângulo longo com um círculo.

Essa quadricula, que era o setor mais interessante da expansão, acomodava-se bem à península onde seria implantada e seus três *boulevards* tinham fortes qualidades estéticas e ambientais, um deles terminando numa praça, com cerca de três hectares, que proporcionaria belas vistas, por sua localização junto à barra do canal natural. Porém, ela era monótona, em termos globais, e muitas de suas enormes quadras precisariam ser subdivididas no futuro.

De desenho menos compreensível, a outra quadricula apresentava uma maior diversidade de elementos e suas quadras, de variados tamanhos e formas, eram menores, a maioria tendo superfície variando entre um e dois hectares e largura, entre 90 e 120 metros. Parte de suas vias era paralela às duas estradas que levavam à praia. Sobrepunham-se a ela dois pares de vias diagonais, cruzando-se em X, que se articulavam com praças em diferentes pontos delas. Uma dessas era bem ampla (cerca de nove hectares) e ocupava uma posição privilegiada, diante da praia e na extremidade de um *boulevard*. Entre a quadricula e os morros, Brito deixou um parque com cerca de 14 hectares.

É interessante observar que no ofício através do qual Brito ofereceu seu plano à municipalidade de Santos, ele justificou este com um discurso baseado em idéias de Camillo Sitte, que não correspondia ao que ele havia planejado. Contraditoriamente, ele ali criticou os traçados simétricos e de geometria rígida, bem como as longas ruas retas cruzando-se em ângulo de 90° (SOUSA, 1914).

A despeito de suas muitas qualidades, o plano de Saturnino de Brito não teve uma acolhida favorável pela municipalidade santista e recebeu severas críticas – algumas delas pertinentes – de Silva Telles, engenheiro-chefe da Diretoria de Obras municipal, as quais deram início a uma acirrada polêmica que foi veiculada pela imprensa (SOUSA, 1914).

Em razão desse clima desfavorável que se estabeleceu, muito pouco do plano terminou se materializando.

1.2.7. Natal

A capital do Rio Grande do Norte chegou ao final do século XIX com dois bairros de características distintas: a cidade alta, predominantemente residencial, situada num platô de cotas compreendidas entre 30 e 40 metros, e a cidade baixa, a Ribeira, área comercial e administrativa localizada junto ao rio Potengi (Fig. 41).



Figura 41: Planta da cidade de Natal em 1864. **Fonte:** Simonini, 2010.

No começo do século XX, ciente das mudanças acontecidas nas principais capitais brasileiras, a administração municipal, com o apoio do governo estadual, decidiu expandir planejadamente a cidade – que tinha então uma população de cerca de 13.000 habitantes (OLIVEIRA, 1999) – de modo a dotá-la de um bairro em conformidade com os novos padrões da modernidade urbana.

Para tal, o poder municipal emitiu a Resolução nº55, de 30 de dezembro de 1901, criando o bairro da Cidade Nova, que conteria “*quatro avenidas paralelas, com as denominações de Deodoro, Floriano, Prudente de Moraes e Campos Sales, cortadas por seis ruas com os nomes de Seridó, Potengy, Trairy, Mipibu, Mossoró e Assu e duas praças, denominadas Pedro Velho e Municipal*” (OLIVEIRA, 1999; LIMA, 2006) e ficaria localizado no platô onde estava a cidade alta a cerca de 250 metros desta, na direção sudeste.

Esse bairro de cerca de trinta hectares tinha uma traçado assemelhado a um *damero* hispano-americano, sendo uma quadrícula ortogonal cujas vias longitudinais foram orientadas no rumo sudoeste-nordeste para melhor acomodá-la à forma do platô. Ele foi traçado por Jeremias Pinheiro da Câmara (LIMA, 2006).

De desenho convencional, ele apresentava, porém, uma característica merecedora de destaque: a ampla largura das suas avenidas (30 metros). Suas quadras eram retângulos de proporções e tamanhos variados, muitas delas tendo superfície de cerca de um hectare e meio. Uma das praças era extensa, tendo mais de três hectares, mas a

outra era bem menor, com apenas cerca de um hectare; a localização delas na trama ortogonal não parecia obedecer a nenhum critério lógico.

Em 1903, o governo municipal contratou o agrimensor italiano Antônio Polidrelli para traçar uma planta de Natal (A REPÚBLICA, 03-08-1903) e este aproveitou esta incumbência para expandir a recém-criada Cidade Nova nas direções sudeste e sudoeste. Em planta divulgada no ano seguinte, ele acrescentou à quadrícula criada pela Resolução nº55 três avenidas paralelas às existentes e quatro ruas, igualmente paralelas às existentes – o que mais que triplicou a superfície do bairro, elevando-a para aproximadamente 100 hectares (Fig. 42).

Esta ampliação seguiu a mesma fórmula do traçado da expansão inicial, simplesmente reproduzindo-a. Seu desenho era bem menos interessante que o das outras expansões realizadas pelo poder público, aqui examinadas.

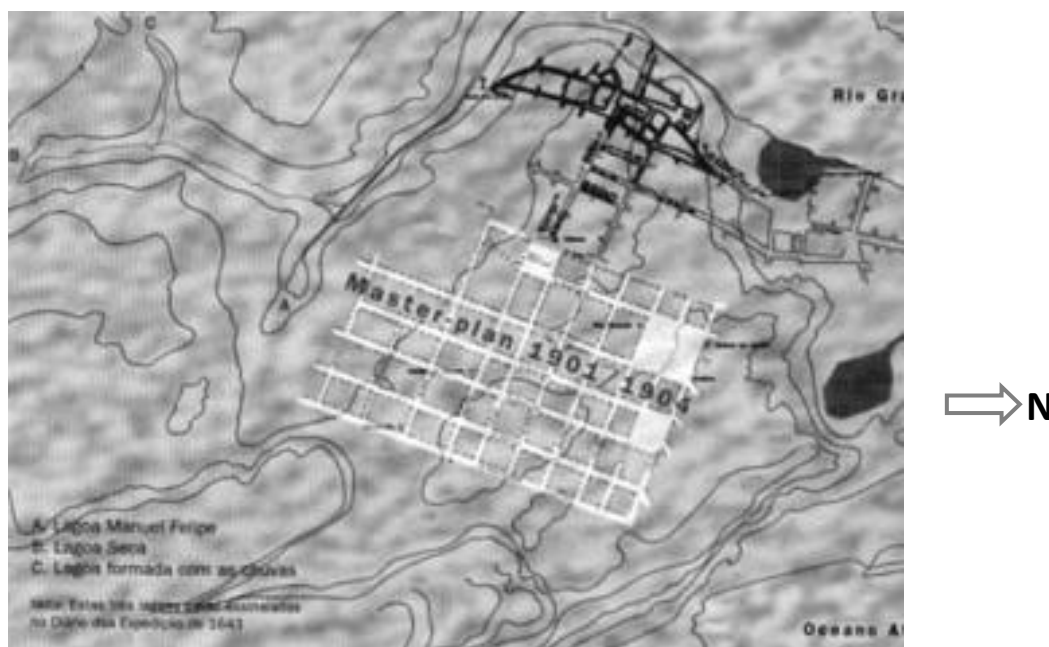


Figura 42: Planta da Cidade Nova de Natal, em 1904 (quadrícula em branco). **Fonte:** Miranda, 1999.

Na área destinada à Cidade Nova ampliada viviam muitas famílias pobres, alojadas em casebres precários dispersos no interior dela. Para que as 17 vias do bairro fossem abertas, foi necessário remover cerca de 300 desses casebres (OLIVEIRA, 1999), o que levou um opositor do empreendimento a chamar-lhe de Cidade das Lágrimas (LIMA, 2006).

A área vazia existente entre o novo bairro e a cidade alta, e o fato de que esta era em parte uma quadrícula – ainda que não rígida e com quadras diferentes daquelas desse bairro – fizeram com que os dois assentamentos se harmonizassem satisfatoriamente em termos de traçado.

1.3. Conclusões

O panorama acima delineado deixou claro que as expansões analisadas formam um conjunto bastante heterogêneo em razão de suas variadas naturezas

O tamanho da expansão é um território em que algumas dessas diferenças se evidenciavam.

Quando uma expansão era, apesar de ampla, muito menor que a cidade existente, o desenho desta é que determinava a fisionomia da cidade expandida – como aconteceu com o Rio de Janeiro quando a ele se agregou o bairro de Ipanema.

Quando não havia diferença significativa entre os tamanhos dos dois assentamentos – o primitivo e o novo – a cidade ampliada apresentava-se como um organismo híbrido em que conviviam duas identidades diferenciadas. Exemplo deste caso é São Francisco (Califórnia) em meado do Oitocentos, apesar de suas duas partes serem quadriculadas.

Por outro lado, algumas expansões eram consideravelmente maiores que o núcleo original, praticamente absorvendo-o e determinando soberanamente a fisionomia da cidade expandida. Isto aconteceu em Barcelona, após a ampliação projetada por Cerdá.

Outro fator de distinção entre as expansões é a maneira com elas foram ligadas ao assentamento existente.

Por vezes os dois tecidos eram justapostos sem que nenhum vazio existisse entre eles, o que garantia unicidade à cidade ampliada. Foi isso o que aconteceu na Ferrara quatrocentista, quando a ela se justapôs a expansão de Ercole d'Este.

Situação oposta a esta – ou seja, aquela em que existia uma substancial área vazia entre os dois tecidos, impedindo que eles se tocassem – também ocorreu. Um dos seus exemplos mais expressivos foi Edimburgo, na Escócia, que se tornou um organismo urbano bipolar, formado por dois assentamentos distintos, quando a ela foi agregada à New Town, nos anos 1760.

Outros tipos de junção, compreendidos entre esses dois extremos, também foram identificados no conjunto das expansões examinadas, como a ampliação de Natal (começo do século XX) que foi disposta separadamente do núcleo existente – mesmo que a curta distância –, sendo a interligação entre eles feita através do prolongamento de duas ruas do assentamento existente.

Um terceiro fator de distinção entre as expansões aqui analisadas é a natureza de seu desenho.

É importante considerar que as quadriculas estavam presentes, de uma maneira ou de outra, na grande maioria dos traçados.

Geralmente havia só uma quadrícula em cada expansão, mas em alguns casos – como o de Atenas, em 1834 (TERAN, 1969, p. 23) – havia mais de uma quadrícula.

Por vezes o traçado era rigidamente ortogonal, com quadras idênticas ou assemelhadas, à maneira das cidades em *damero* da América espanhola. Noutros casos, essa rigidez não existia, algumas vias convergindo para um ponto muito distante, outras se cruzando em ângulos pouco maiores ou menores que 90 graus, outras se encontrando em junção em forma de “T”, e algumas quadras apresentando formato trapezoidal, como ocorriam em *bastides* medievais.

As quadrículas podiam ser parte de uma traça afiliada ao urbanismo barroco, na qual sobressaíam seus elementos, como *ronds-points*, *boulevards* e vias convergindo para um nó monumental (por vezes rasgando obliquamente a malha quadriculada).

Alguns traçados singulares de expansões podem ser destacados: um bairro-jardim para Haia, proposto por Berlage no início do Novecentos, que apresentava um desenho radioconcêntrico simétrico, inspirado em cidades-ideais da Renascença italiana; e o bairro-jardim München-Perlach, em Munique, projetado na mesma época, ao qual se deu uma traça orgânica que tinha por modelo cidades espontâneas medievais.

Convém acrescentar um comentário sobre a questão da adequação dos planos à topografia.

Quase todos aqueles examinados neste capítulo atendiam satisfatoriamente a esse requisito, por terem sido projetados para áreas propícias à urbanização – que geralmente eram praticamente planas ou tinham declividades suaves e/ou moderadas, independentemente de sua altitude. Muitas delas eram baixas e localizavam-se junto a praias ou estuários.

Em duas cidades em que a área de expansão tinha relevo em forma de lombada (Edimburgo e Montevideu) ajustou-se o plano à topografia traçando-se as vias longitudinais quase paralelamente à cumeada da lombada, o que deixou as ruas transversais inclinadas em dois sentidos opostos.

Em apenas três cidades o plano desconsiderou características marcantes do sítio da expansão: (a) em Nova Iorque, a quadrícula adotada não se ajustava aos contornos recortados da ilha de Manhattan; (b) em São Francisco, a colina existente no sítio a ser ocupado não impediu que se desse à ampliação de 1849, um traçado em forma de *damero*, o que geraria algumas ruas enladeiradas, e (c) em Santos, o projeto da expansão de 1896 não se adequava à hidrografia e ao formato da área a que ele se destinava.

As principais características das expansões analisadas no presente capítulo estão sintetizadas em quadros apresentados nos Apêndices 1 e 2.

CAPÍTULO II

As grandes expansões projetadas para a capital paraibana entre 1913 e 1953

Este capítulo mostrará como as grandes expansões planejadas contribuíram para o crescimento do tecido urbano da capital paraibana entre 1913 e 1953.

Foi em 1913 que surgiu o primeiro plano de uma grande expansão para a cidade, elaborado pelo renomado engenheiro Saturnino de Brito, mas não implantado.

Esse plano introduziu na cidade uma nova maneira de ampliar o tecido urbano, que nela se popularizaria nas décadas seguintes e que vinha sendo adotada noutras urbes brasileiras havia mais de vinte anos.

Apesar de nascida como um núcleo planejado (NOGUEIRA & SOUSA, 2008), a capital paraibana tinha se expandido, até o início do século XX, principalmente de modo espontâneo. Segundo esses autores, esse núcleo compunha-se das ruas que hoje se chamam Duque de Caxias, General Osório e Visconde de Pelotas e das travessas que as ligavam (Fig. 43). Ele se ligava ao porto, no rio Sanhauá, através de uma via de traçado topográfico – cujo maior segmento tem hoje o nome de Rua da Areia.

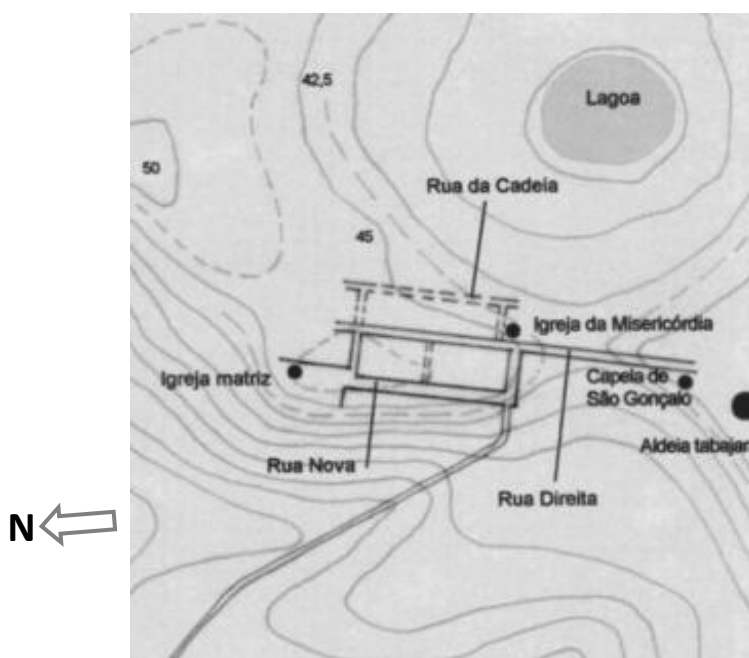


Figura 43: Provável traçado inicial da cidade da Parahyba. **Fonte:** Sousa & Nogueira, 2008.

Em trabalho não publicado, Alberto Sousa discrimina as diferentes maneiras como esse assentamento foi se expandindo ao longo do tempo.

A mais antiga delas foi o crescimento ao longo de vias que levavam a pontos de interesse, como outros assentamentos, fontes de água e o litoral. Isso aconteceu com a estrada para Olinda-Recife (Rua das Trincheiras), a estrada para Tambaú (ruas

Odon Bezerra e Monsenhor Walfredo), os caminhos das cacimbas para o porto e para a cidade alta (Rua Maciel Pinheiro e eixo Rua Padre Azevedo–Avenida Guedes Pereira, respectivamente) e a estrada que saía do largo do Quartel para o interior (ruas Amaro Coutinho e São Miguel). Da primeira via originou-se o bairro das Trincheiras, da segunda, o de Tambiá e do primeiro caminho, o bairro do Varadouro. Esse modo de ocupação urbana é antiquíssimo, como observou Panerai (2006, p. 18, 60), que a ele referiu-se como *linha de crescimento*.

Outra frequente forma de expansão, segundo Sousa, foi a formação de vias tortuosas ou desalinhas através da gradual construção de casebres por famílias carentes. De origem muito antiga (e ainda hoje praticada nas cidades brasileiras), ela gerou o bairro do Cordão Encarnado, o tecido delimitado pelas ruas Amaro Coutinho, Maciel Pinheiro e Padre Azevedo, e as ruas Diogo Velho e Rodrigues de Aquino, entre outras.

Um terceiro modo de expansão foi a construção de edificações em terrenos lindeiros a vias retilíneas projetadas e abertas pelo poder público, como as que hoje se chamam Rua da República, Rua Souto Maior e Rua Cardoso Vieira.

Outra forma planejada de ampliar a cidade, a expansão de pequeno ou médio porte, pode ter sido introduzida antes de 1913. Em planta desse ano (SOUSA & VIDAL, 2010), aparece, ao sul da recém-criada Avenida João Machado, uma quadrícula não ortogonal, com cerca de 30 hectares, que foi a origem do bairro de Jaguaribe. É provável que toda ela tenha sido fruto de um único projeto, traçado após a abertura de tal via, ocorrida em 1911, já que a metade de suas ruas era paralela a esta. Mas ela pode ter sido a soma de duas ou três expansões planejadas menores, implantadas em épocas distintas, bem como pode ter sido a adição de ruas projetadas individualmente e abertas gradualmente ao longo dos anos. Os dados históricos disponíveis não permitem que se afirme com segurança qual foi a origem dessa quadrícula.

Esses processos continuariam a ocorrer após 1913 (a conjunção do primeiro e do segundo daria origem ao bairro de Cruz das Armas e o terceiro aconteceria durante anos ao longo da Avenida Eptácio Pessoa), mas nas décadas seguintes eles seriam sobrepujados pelas expansões planejadas, especialmente pelas de grande porte.

Foram sete as grandes expansões planejadas que foram agregadas à capital paraibana entre 1913 e 1953 (Figs. 44 e 45): a ampliação do prefeito Guedes Pereira; o arruamento da propriedade Veado–Sobradinho; os loteamentos Tambaú, Santa Júlia – Macacos, Jardim Tambauzinho e Jardim América; e o plano municipal de expansão de Manaíra. Além delas, duas grandes ampliações – ambas concebidas por profissionais de renome nacional – foram propostas nesse período, mas não chegaram a se materializar: a projetada em 1913 pelo engenheiro Saturnino de Brito e a traçada em 1932 pelo urbanista Nestor de Figueiredo.

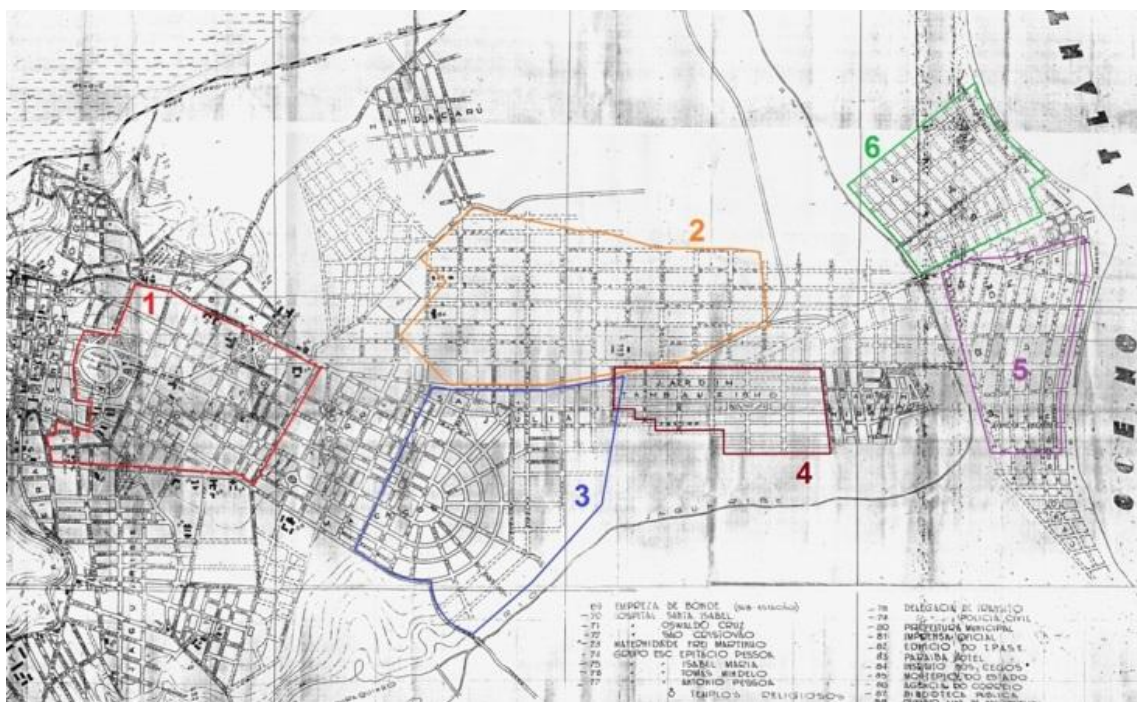


Figura 44: Delimitação, na planta da cidade de 1953, das seguintes grandes expansões planejadas: ampliação de Guedes Pereira (1), Veado-Sobradinho (2), Santa Júlia – Macacos (3), Jardim Tambauzinho (4), Tambaú (5) e Manaíra (6). **Fonte:** Criação da autora desta dissertação.

Figura 45: Delimitação – em planta de 1949, do Serviço Geográfico do Exército – das seguintes grandes expansões planejadas: Manaíra (1) e Jardim América (2). **Fonte:** Criação da autora desta dissertação.



Esses nove projetos serão tratados em ordem cronológica nas secções seguintes.

A análise da ampliação de Guedes Pereira foi feita a partir da planta oficial da cidade de 1923, na qual seu arruamento foi incluído.

Já o estudo dos quatro referidos loteamentos foi efetuado a partir do projeto de cada um deles, que se encontra arquivado na Prefeitura Municipal de João Pessoa.

Para examinar o arruamento da propriedade Veado–Sobradinho, fez-se uso da planta oficial da cidade de 1930, onde o traçado dele está desenhado, e do projeto do loteamento de parte dessa propriedade, onde tal traçado também aparece.

O estudo do plano de expansão de Manaíra foi feito a partir da planta oficial da cidade de 1953 e dos projetos de três dos loteamentos implantados na área por ele tratada.

Por fim, a análise dos planos de Brito e Figueiredo foi realizada a partir das plantas apresentadas por seus autores ao governo estadual, apoiando-se ao mesmo tempo, no que concerne ao primeiro, num artigo sobre este, da autoria de Sousa *et al.* (2006), mencionado na introdução desta dissertação.

O exame dessas nove expansões incluía pelo menos os seguintes aspectos: caracterização do traçado, incluindo dados quantitativos; especulação sobre os parâmetros diretores do desenho; afiliação do traçado aos modelos existentes; crítica do projeto; e informações sobre a implantação do plano.

Um sumário das características principais das expansões é apresentado em forma de quadro no Apêndice 3.

2.1. Expansão proposta por Saturnino de Brito

Em 1913, o engenheiro sanitaria Saturnino de Brito foi convidado pelo governo da Paraíba para elaborar um projeto de saneamento para a capital do estado. Como fizera em Santos, por conta própria, ele traçou um plano de expansão para a cidade e agregou-o ao trabalho que lhe fora encomendado.

O plano de Brito propunha a urbanização de uma área (terreno limitado pelo perímetro laranja na Fig. 47) com mais ou menos 100 hectares (SOUSA *et al.*, 2006), contígua ao limite leste do núcleo antigo, que ocupava cerca de 170 hectares (SOUSA & VIDAL, 2010). Limitada ao norte e ao sul por importantes eixos viários, ela era atravessada, na sua metade sul, por duas estradas locais. Ela se estendia por quase 1.100 metros, tanto do norte para o sul quanto do oeste para o leste e distinguia-se pela particularidade de conter, junto à sua divisa oeste, uma lagoa situada no fundo de uma dolina.

Como ressaltaram Sousa *et al.* (2006), o plano era original e inovador, diferindo dos modelos de traçados existentes e combinando idéias advindas de várias fontes, principalmente Camilo Sitte.

Nessa época, as ideias de Camillo Sitte já eram conhecidas no Brasil, como o demonstram as discussões entre Brito e o engenheiro Telles a respeito do plano do primeiro para a expansão de Santos, registradas pelo jornalista Alberto Sousa em seu livro *A Municipalidade de Santos perante a Comissão de Saneamento*, de 1914 – as quais revelam que ambos as conheciam. Uma das ideias de Sitte mais respeitadas então era sua crítica à utilização indiscriminada da quadrícula para a ampliação e criação de cidades. Influenciado por esse ponto de vista, Brito criticou a quadrícula ortogonal proposta pelo plano de 1896 para a ampliação daquela cidade portuária: “*A cidade de Santos, em 1905, tinha uma planta da cidade e um projeto parcial de expansão, em xadrez, tipo, aliás, hoje condenado*” (SOUSA, 1914).

Porém, a quadrícula ortogonal não era o único tipo de traçado disponível. Como Sousa *et al.* (2006) mostraram e como se viu no capítulo anterior, havia outros modelos mais interessantes, como o barroco, que o próprio Brito usara em Vitória e Santos; o radio-cêntrico, adotado por Berlage em Haia, em 1910; e o curvilíneo, inspirado no desenho de jardins ingleses e empregado por Olmstead em Riverside, subúrbio de Chicago.

Não obstante a existência dessas alternativas, Brito optou por não seguir nenhuma delas no seu plano para a capital paraibana (Fig. 46), preferindo inventar uma inovadora malha irregular, composta por segmentos de reta, cuja irregularidade tinha “*uma feição claramente moderna, distinta daquela de traçados irregulares medievais ou de nossa era colonial*” (SOUSA *et al.*, 2006, p. 1), e distinta também daquela exibida pelo recente traçado neomedieval, de inspiração sitteana, do bairro-jardim München-Perlach (1909) em Munique, comentado no capítulo anterior.

A leste, Brito fechou o perímetro da área de expansão com uma avenida de 22 metros de largura e quase um quilômetro de extensão que ligaria as vias que constituíam os limites norte e sul da área. Ele envolveu a lagoa com um anel viário formado por vários segmentos de retas e num ponto dele colocou um *rond-point* barroco para onde convergiam dois desses segmentos e três outras vias, todas dirigindo-se para o leste.

As vias do plano não eram paralelas e pouquíssimas se cruzavam em ângulo reto. As quadras eram desiguais em formatos e tamanhos, não existindo quadras retangulares ou quadradas. Sousa *et al.* (2006, p. 5) descrevem as diversas fórmulas urbanísticas utilizadas no traçado:

... a) ruas retas, curtas e de extensão média; b) algumas ruas curvas; c) estradas existentes de alinhamento irregular; d) vias fletidas formadas por dois trechos retos; e) um *rond-point* ; f) nós formados por cinco ruas; g) largos de inspiração medieval; h) duas vias retas cruzando-se em 90°; i) vias convergindo em ângulo agudo; j) ruas retas que terminam no meio de uma quadra; l) quarteirões triangulares e trapezoidais; m) quadras de formato irregular com cinco ou seis lados, algumas com um lado curvo ou dois reentrantes.

Essa variedade de soluções – um preceito preconizado por Sitte – resultou numa malha de desenho peculiar, que contrastava com o tecido do núcleo existente. A adoção radical desse princípio sitteano permitiu a Brito livrar seu traçado da monotonia própria da quadrícula ortogonal.

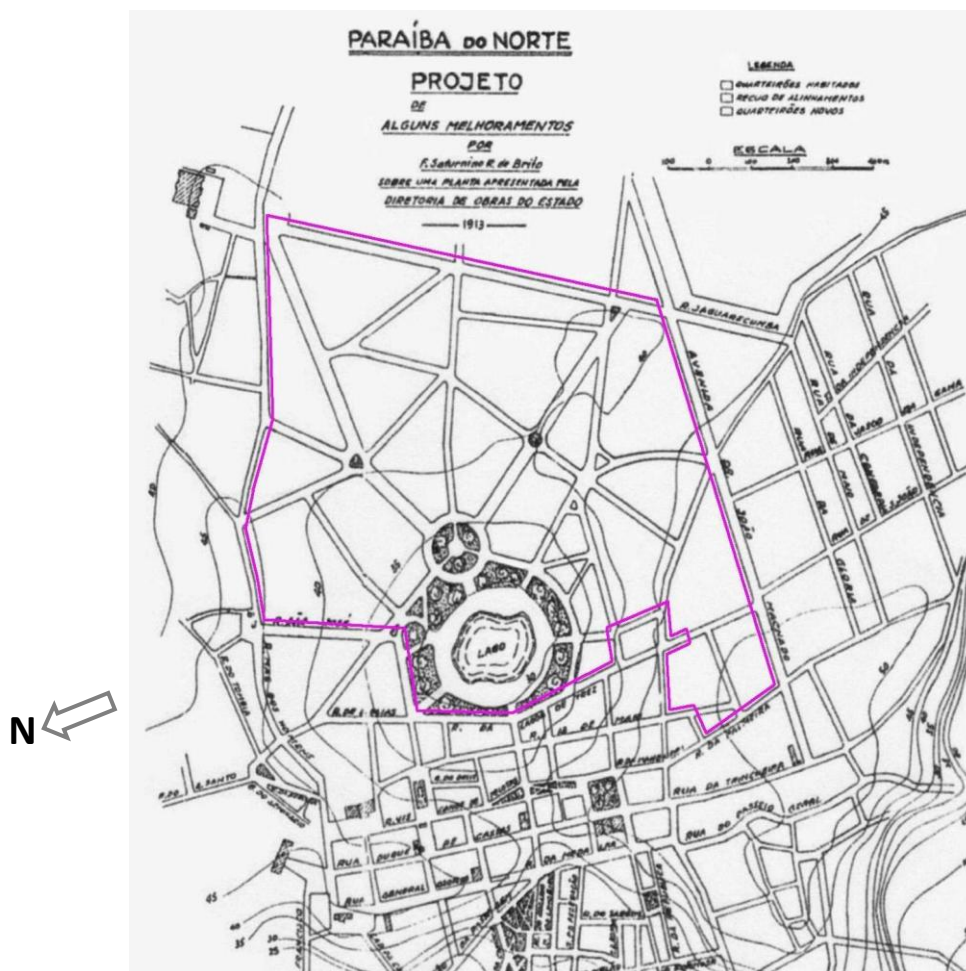


Figura 46: Projeto de Saturnino de Brito para a expansão da Parahyba do Norte, com acréscimo desta autora (perímetro magenta). **Fonte:** Brito, 1914.

Ao priorizar tal variedade e objetivos estéticos, Brito concebeu um traçado que merece algumas críticas, como: (a) seus nós de cinco ruas, que, a despeito do seu efeito estético interessante, tendiam a ser uma fonte de acidentes de trânsito, e (b) o fato de não conter uma via na direção norte-sul que atravessasse a área de expansão numa posição intermediária.

Devido à eclosão da Primeira Guerra Mundial os dois projetos de Brito (o sanitário e o urbanístico) não foram executados. Contudo, em 1918 o governo estadual abriu uma via (a Avenida Maximiano de Figueiredo) que seguia aproximadamente o traçado daquela que constituía o limite leste do plano de expansão do engenheiro.

Quando este volta à cidade da Parahyba em 1923 para implantar seu projeto sanitário,

para sua decepção, ele encontra a área abrangida pelo seu plano de expansão rasgada por um arruamento em forma de uma quadrícula convencional (que será tratado na secção seguinte), implantado pela prefeitura municipal.

Seu plano era inovador demais para ser assimilado pelos governantes locais. Embora não concretizado, ele representou um marco no urbanismo brasileiro, especialmente por seu caráter vanguardista.

2.2. Expansão do prefeito Guedes Pereira

Em fins de 1920, o médico Walfredo Guedes Pereira foi nomeado prefeito da capital paraibana pelo novo presidente do estado, Solon de Lucena.

Empreendedor, ele resolveu ampliar a cidade implantando um arruamento na área de 100 hectares para a qual Saturnino de Brito havia projetado uma expansão em 1913 e num terreno, com cerca de 30 hectares, contíguo ao limite leste dela (o qual na Fig. 47 está delimitado por um perímetro na cor azul).

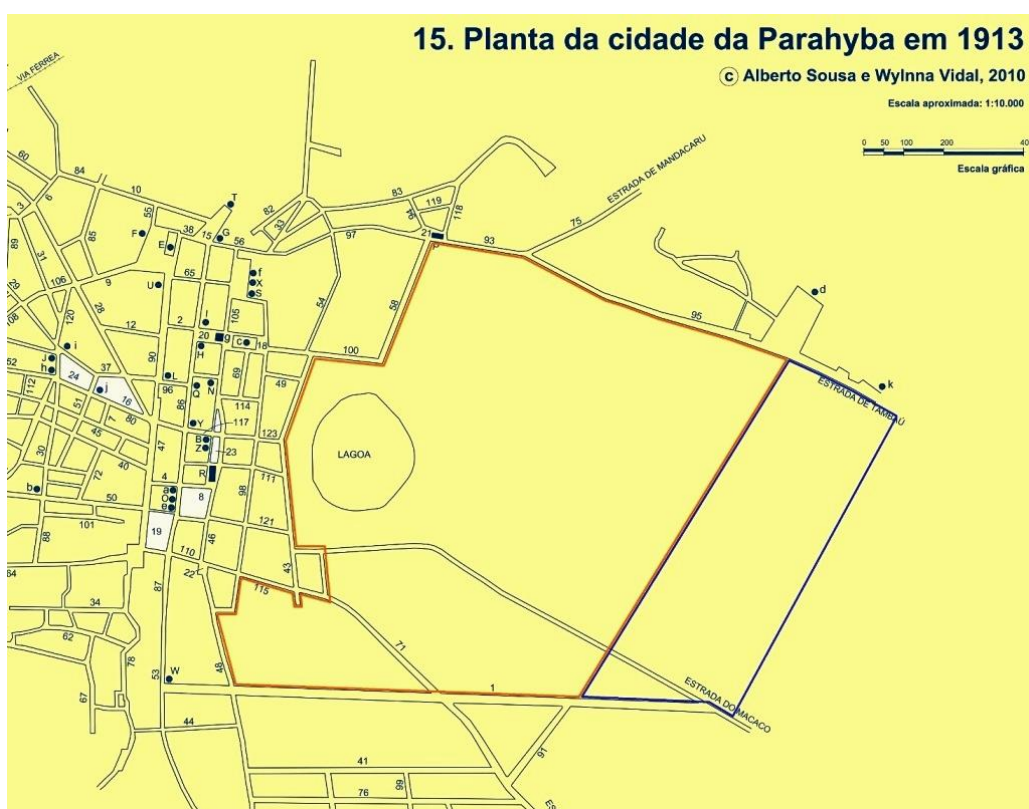


Figura 47: Áreas a serem ocupadas pelas expansões de Saturnino de Brito e Guedes Pereira, em planta de Sousa & Vidal (2010) com acréscimos desta autora. A primeira área está delimitada pelo perímetro em laranja. A segunda é o somatório da primeira com a área delimitada pelo perímetro na cor azul.

Talvez por ter achado estranho o desenho inovador proposto por Brito, ele resolveu substituí-lo por um convencional traçado quadriculado, medida que deixou muito con-

trariado o célebre engenheiro sanitarista, como se pode deduzir das palavras que este escreveu (BRITO, 1943, p. 374): “preferindo a Prefeitura os alinhamentos retos, em xadrez, com os arruamentos que abriu prejudicou o natural estabelecimento dos esgotos, obrigando-nos a modificações onerosas no plano anterior”.

Não se conhecem informações que esclareçam se a expansão de Guedes Pereira foi projetada por ele mesmo, ou pelo agrimensor municipal da época de sua gestão, Antônio Andrade (ERA NOVA, 1921), ou ainda pelos dois conjuntamente.

O traçado da expansão (Fig. 48) se assemelhava, no geral, ao de certas *bastides* medievais, devido à falta de rigidez e uniformidade de sua trama quadriculada. Entretanto, vêem-se nele alguns reflexos de conceitos modernos da época, preconizados por Camillo Sitte, como: (a) o uso da quadrícula flexível não ortogonal, a fim de evitar a monotonia do traçado; (b) a incorporação de estradas existentes na nova malha, a fim de evitar gastos desnecessários; e (c) a definição prévia das áreas públicas, como a implantação da Praça da Independência, nas proximidades do bairro de Tambiá. Ademais, propôs-se um desenho curvilíneo para a área envolvente da lagoa, nos moldes dos jardins e parques ingleses.

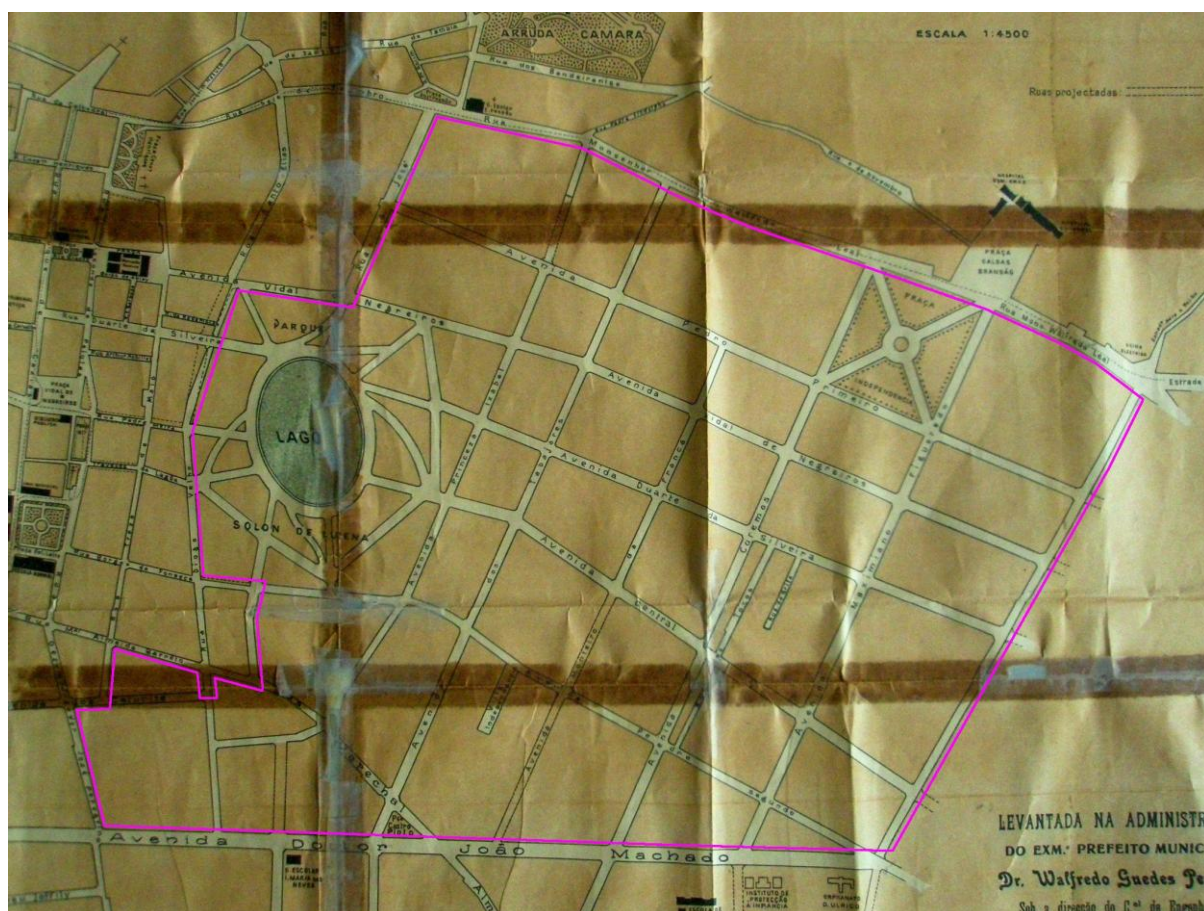


Figura 48: Traçado da expansão de Guedes Pereira (malha envolvida pelo perímetro em magenta, desenhado por esta autora) na planta da cidade de 1923, elaborada por iniciativa da prefeitura municipal.
Fonte: Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (IHGP).

O ponto de partida do traçado foi a Avenida Maximiano de Figueiredo, com 22 metros de largura e quase um quilômetro de extensão, aberta em 1918, no governo do presidente Camilo de Holanda (A UNIÃO, 24-10-1920). Quase todas as vias transversais do novo arruamento foram dispostas paralelamente a ela, que corria do quadrante sudoeste para o nordeste – as distâncias entre os eixos dela variando entre 110 e 200 metros. Por outro lado, das quatro novas vias longitudinais (que se somaram à existente estrada do Macaco, rebatizada Avenida Pedro II, igualmente longitudinal) uma era quase perpendicular e duas eram perpendiculares à Avenida Maximiano de Figueiredo; contudo, eram oblíquos a esta os dois segmentos que formavam a outra via, a Avenida Camilo de Holanda, cujo traçado diferenciado deveu-se talvez a dificuldades encontradas pela prefeitura na hora de adquirir a terra necessária à implantação dela.

Uma característica marcante do traçado era a grande extensão da maioria de suas quadras, que tinham quase sempre forma trapezoidal. A maior parte delas tinha mais de dois hectares e algumas cobriam mais de quatro hectares, assemelhando-se, nesse aspecto, as grandes quadras do plano Beruto para Milão. Em geral a largura das quadras era igual ou superior a 100 metros e seu comprimento variava entre pouco mais do que isso e cerca de 330 metros. Note-se que quadras grandes (com dois ou mais hectares) tinham sido comuns em planos urbanísticos brasileiros das três décadas precedentes, tendo sido adotadas no loteamento Villa Ipanema (1894) e no plano de Saturnino de Brito para Santos (1910), ambos comentados no capítulo precedente.

Numa das grandes quadras da expansão em foco, implantou-se a já referida Praça da Independência, com quase quatro hectares.

Outra grande área verde deixada na expansão foi o parque implantado em torno da lagoa (batizado Solon de Lucena em homenagem ao presidente estadual), que era delimitado por um anel viário.

Quase todas as ruas da expansão eram retilíneas, só algumas sendo perpendiculares entre si. Duas das novas vias longitudinais eram formadas por dois segmentos de reta de diferentes direções. Na sua maioria, as ruas tinham 15 metros de largura. Algumas poucas ruas eram mais estreitas (com 12 metros de largura) e as duas estradas preservadas no plano tinham larguras variadas ao longo de sua extensão.

Para implantar o novo arruamento, a prefeitura pedia aos donos das glebas existentes na área de expansão que doassem as terras necessárias à abertura das vias, já que elas iriam beneficiar suas propriedades. Quando algum deles se recusava a fazer a doação solicitada, o que aconteceu com pouca frequência, a administração municipal desapropriava as terras por onde passariam as ruas (A UNIÃO, 28-10-1924, p. 3).

A expansão de Guedes Pereira articulou-se harmoniosamente com o tecido da cidade existente porque tinha um desenho assemelhado ao deste, porque preservou duas estradas existentes (as atuais avenidas Pedro II e Almeida Barreto, antigas estradas do Macaco e do Jaguaribe, respectivamente) e porque uma de suas principais ruas longitudinais (a atual Avenida Almirante Barroso, denominada, em 1923, Avenida Vidal de Negreiros) dava continuidade a uma das ruas da cidade existente.

2.3. Arruamento Veado–Sobradinho

A expansão de Guedes Pereira ainda estava pouco edificada quando entre os anos de 1923 e 1930 a cidade ganhou uma nova grande expansão planejada: um plano de arruamento que dividia em quadras a propriedade Veado–Sobradinho.

Esse plano, que não aparece na planta da cidade de 1923, está registrado na planta de 1930, organizada pelo engenheiro Alfredo Cihar para a prefeitura da capital paraibana.

Com cerca de 170 hectares, a propriedade Veado–Sobradinho situava-se a nordeste da expansão de Guedes Pereira, a uns 600 metros dela. Ela limitava-se ao sul com a antiga estrada de Tambaú e a oeste com estrada do Boi-só. Atravessava-a longitudinalmente, perto do seu limite sul, a nova estrada de Tambaú, larga, retilínea e iniciada em 1918, que se transformaria na atual Avenida Epitácio Pessoa.

A gleba se estendia por quase 2.200 metros do oeste para o leste e uns 1.100 metros do sul para o norte, e na sua topografia – cujas alturas variavam, na sua maioria, entre 35 e 45 metros – predominavam declividades muito baixas, mas numa porção oriental da propriedade o terreno inclinava-se de forma significativa, caído em direção ao talvegue onde se iniciava um pequeno curso de água, o rio Mandacaru.

A planta que constitui a Fig. 49 mostra a localização da gleba. Note-se que nela aparece, justaposta ao limite leste da expansão de Guedes Pereira, uma ampliação planejada de porte médio, que esta autora circundou com um perímetro verde e que igualmente surgiu entre 1923 e 1930.

Segundo depoimento do arquiteto Mario di Lascio à arquiteta Anne Stephannie de Lima (2011), a gleba Veado–Sobradinho pertencia ao engenheiro paulista Alberto de San Juan, que entre 1910 e 1933 foi um dos donos da empresa que fornecia energia elétrica à cidade, a ETLF – Empresa Tracção, Luz e Força (NOGUEIRA, 2005). Essa informação era verídica em 1955, de acordo com um documento do Exército (1º GPT E, 2009). Não foram encontradas informações atestando que San Juan já possuía a gleba quando ela foi arruada, mas é provável que sim, porque ela ficava próxima da usina elétrica da ETLF e continha uma mata de onde podia ser retirada a lenha

necessária à operação das caldeiras da usina. Portanto, é razoável deduzir que foi esse engenheiro o responsável pela criação do arruamento Veado–Sobradinho.



Figura 49: Localização da Propriedade Veado–Sobradinho (área envolvida pelo perímetro vermelho), em versão modificada da planta da cidade em 1930 elaborada por Alberto Sousa .
Fonte: Sousa & Vidal, 2010.

O projeto deste não está arquivado na Prefeitura Municipal de João Pessoa (PMJP), mas seu traçado ficou registrado num documento deste órgão, a planta oficial da cidade de 1930 (Fig. 50). Observe-se que nesta, seu autor, Alfredo Cihar, estendeu o arruamento da gleba na direção leste, levando-o até a projetada Avenida Índio Piragibe – hoje denominada Avenida Ruy Carneiro –, que iria substituir um trecho da antiga estrada de Tambaú. Na Fig. 50, os limites da gleba foram ressaltados por um perímetro amarelo, acrescentada à planta por esta autora.

O que terá levado o dono da propriedade Veado–Sobradinho a arruar a totalidade dela muitos anos antes de subdividi-la parcialmente em lotes urbanos a serem colocados à venda? Não se tem ainda resposta para esta pergunta. Terá ele pensando em primeiramente colocar à venda quadras inteiras? Ou terá ele, desejoso de influir no crescimento da cidade, pretendido assegurar um traçado regular ao tecido urbano que fatalmente se implantaria num futuro próximo na sua gleba?

O traçado que ele deu ao arruamento era uma quadrícula ortogonal uniforme, cujo módulo básico era uma quadra retangular medindo 100 metros por 195 metros. Só não seguiam esse padrão as quadras contíguas aos limites irregulares da gleba.

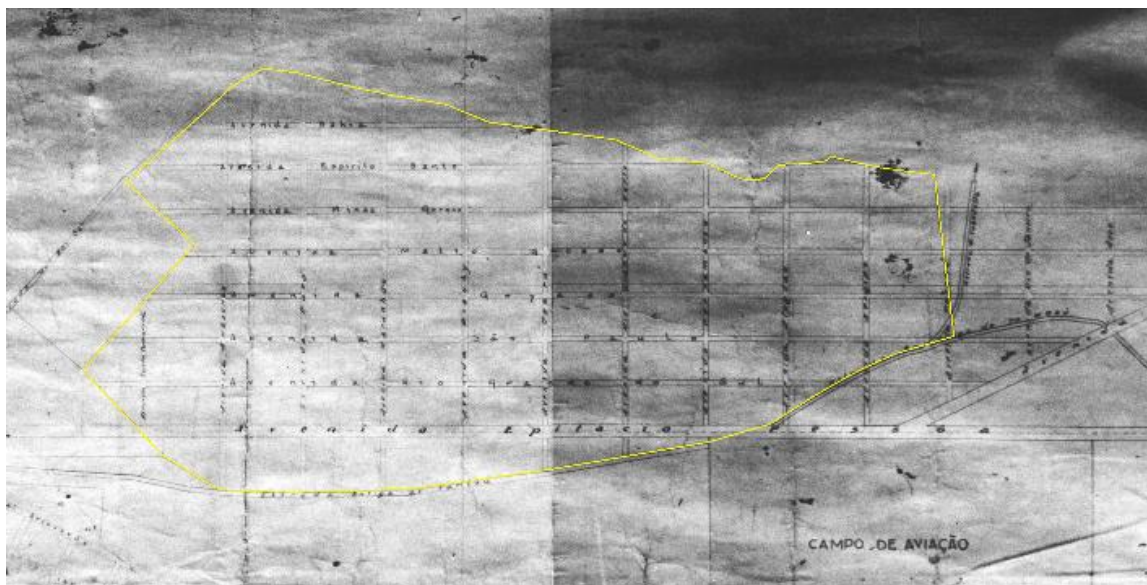


Figura 50: Arruamento da propriedade Veado-Sobradinho na planta da cidade de 1930.
Fonte: IHGP

Tendo em vista a simplicidade desse traçado, ele deve ter sido concebido pelo próprio engenheiro San Juan, caso tenha sido este o responsável pela criação do arruamento. O traçado aparece com mais nitidez na versão da planta de Cihar que foi elaborada por Alberto Sousa e publicada em Sousa & Vidal (2010), um trecho da qual é mostrado na Fig. 51.

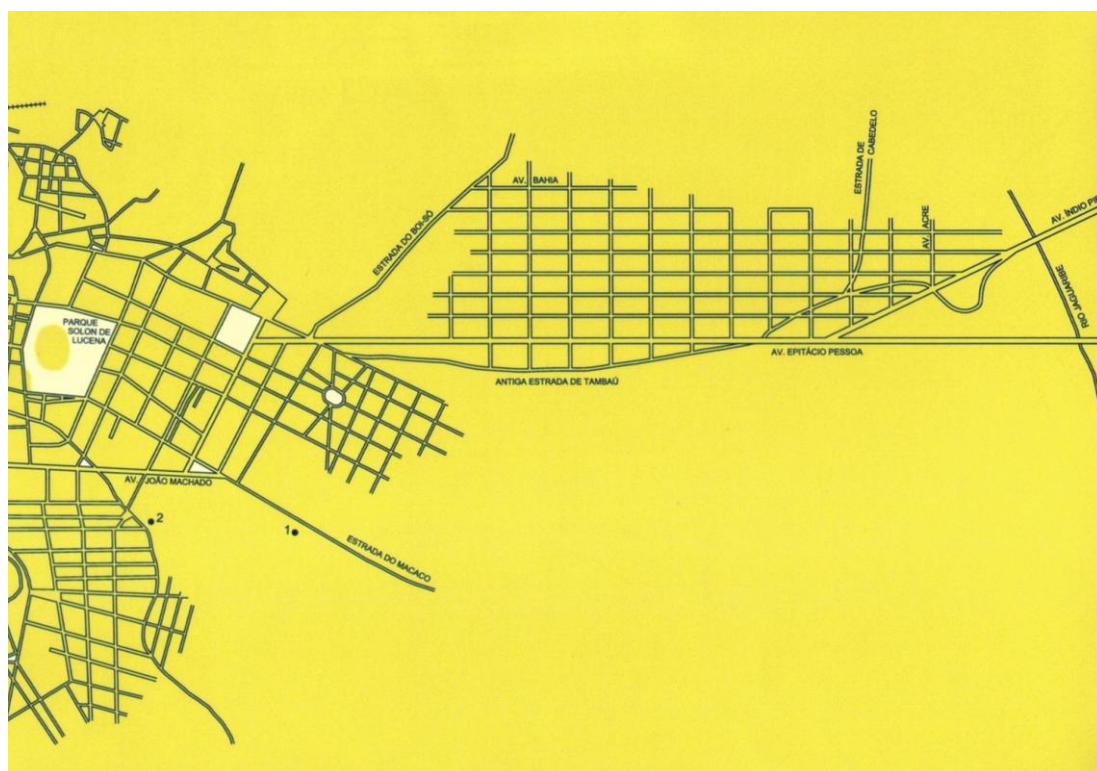


Figura 51: Arruamento da propriedade Veado-Sobradinho e prolongamento dele, na versão elaborada por Alberto Sousa – da planta da cidade de 1930. **Fonte:** Sousa & Vidal, 2010.

O eixo estruturador do traçado foi a Avenida Epitácio Pessoa, que segue uma direção bem próxima da leste-oeste. As vias do arruamento, todas com 15 metros de largura, eram paralelas ou perpendiculares a ela.

Ressalte-se que quando da criação do arruamento não foram loteadas as quadras por ele geradas. Só em 1938 é que parte delas (cerca da metade delas) foi subdividida em lotes urbanos.

O traçado adotado deixou as quadras na orientação mais conveniente, pois elas ficaram com os lados maiores voltados para o norte e para o sul, o que é mais favorável em termos da insolação e da ventilação. Porém, ele deu a elas o inconveniente de terem uma largura excessiva para lotes residenciais comuns, o que acarretaria no futuro o remanejamento de muitas delas. Ele apresentava também o defeito de não se adequar ao relevo enladeirado existente na porção oriental da gleba. Ademais ele tinha os conhecidos pontos negativos que caracterizam as quadrículas ortogonais do tipo *damero*: a monotonia do traçado e os excessivos cruzamentos de vias, indutores de acidentes de trânsito.

Por outro lado, a expansão integrou-se de forma satisfatória com o tecido urbano existente, por não estar justaposto a ele e por ser quadriculada com o eram as partes desse tecido situadas nas proximidades dela.

O arruamento Veado–Sobradinho foi a primeira quadrícula ortogonal uniforme da capital paraibana, o que faz dele um marco na história urbanística local. Ele seguia um modelo de traçado usado no Brasil desde os anos 1890, utilizado, por exemplo, nos loteamentos Villa Ipanema e Villa Gomes Jardim – modelo esse que Sitte condenara com tanta veemência. Observe-se, aliás, que as quadras dele eram quase iguais às da Villa Ipanema, em termos de área, forma e dimensões dos lados.

Em 1938 – época em que já haviam sido edificadas muitos dos terrenos situados na expansão de Guedes Pereira – foram loteadas as quadras situadas a menos de 300 metros da Avenida Epitácio Pessoa (Fig. 52). Cada quadra-padrão foi subdividida em 40 lotes estreitos e profundos. Foram loteadas 24 quadras-padrão e 11 quadras não retangulares. A área loteada, incluindo as ruas, totalizava cerca de 83 hectares e nenhuma porção dela foi destinada à implantação de uma praça.

Na planta oficial da cidade de 1953 (Fig. 44), o arruamento em questão e seu prolongamento proposto por Cihar, estão desenhados tal como eles aparecem na planta que esse engenheiro organizara 23 anos antes. Porém, nos anos subsequentes ambos seriam objeto de importantes modificações.

O prolongamento proposto por Cihar não se materializou, porque os proprietários das glebas onde ele seria implantado optaram por não segui-lo quando foram loteá-las, preferindo substituí-lo por traçados com outras configurações.

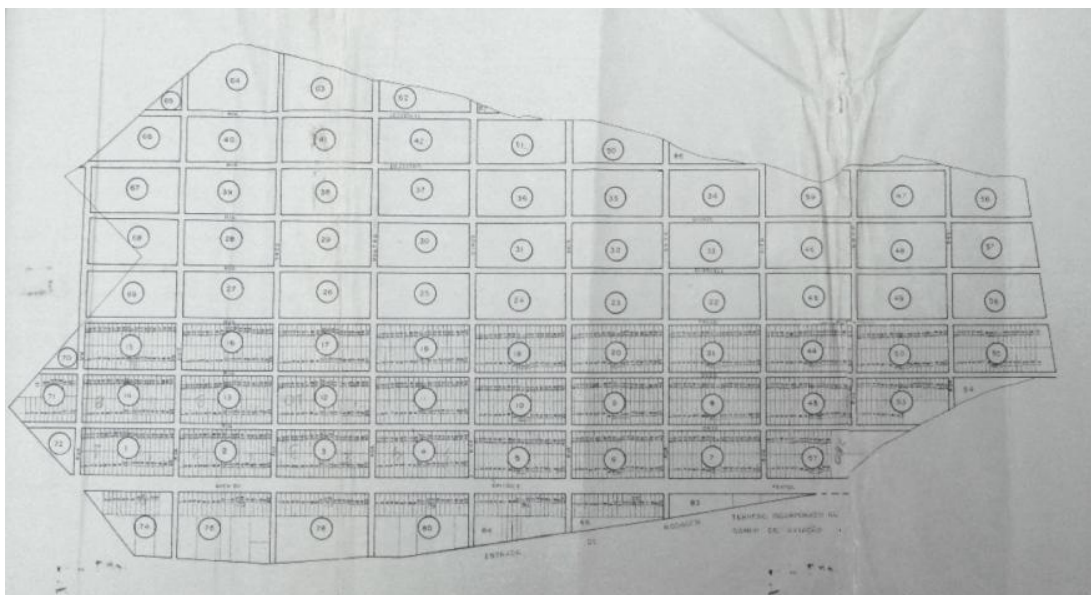


Figura 52: Projeto do loteamento Veado-Sobradinho (1938). **Fonte:** Arquivo da PMJP.

O arruamento Veado-Sobradinho começou a ser modificado em 1957, quando o Exército brasileiro comprou algumas quadras – que seriam aglutinadas– para nelas instalar o quartel do 1º Grupamento de Engenharia. Pouco depois, duas das quadras loteadas e vendidas foram divididas em quarteirões menores por seus proprietários. Na segunda metade dos anos 1960 os herdeiros de Alberto de San Juan deram igual destino às quadras que não haviam sido loteadas (Fig. 53). Em consequência dessas subdivisões, só doze das quadras-padrão originais, medindo 100 por 195 metros, sobreviveram até os dias atuais. Boa parte das demais deu lugar a quarteirões retangulares de 60 por 100 metros, fracionados em lotes com 30 metros de profundidade, mais adequados aos padrões do mercado imobiliário local.

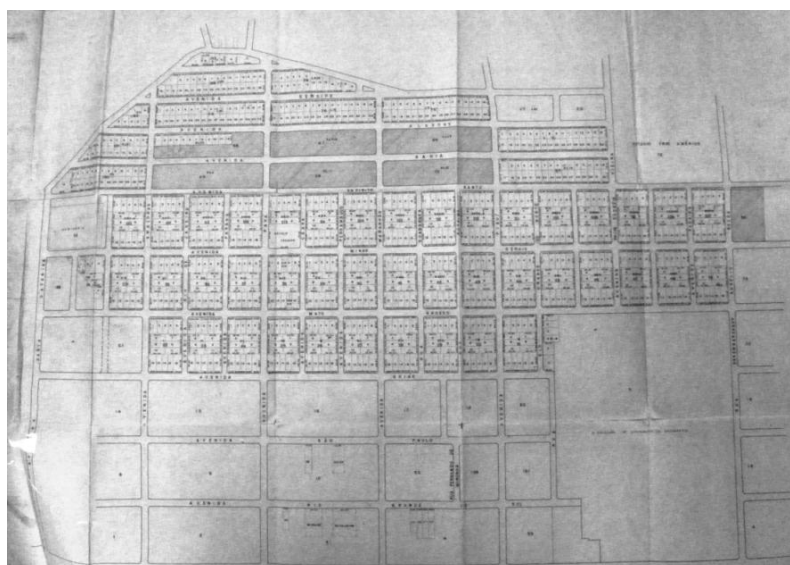


Figura 53: Projeto do loteamento San Juan (segunda metade dos anos 1960), que modificava o arruamento Veado-Sobradinho. **Fonte:** Arquivo da PMJP.

O arruamento Veado–Sobradinho deu origem a dois dos bons bairros da cidade: o dos Estados e o Pedro Gondim. Observe-se que sua porção localizada ao sul da Avenida Epitácio Pessoa foi incorporada a três diferentes bairros: Torre, Expedicionários e Tambauzinho.

2.4. Plano de expansão de Nestor de Figueiredo

Em 1932 o governo do estado da Paraíba convidou o conceituado arquiteto e urbanista Nestor de Figueiredo para elaborar um plano de remodelação e extensão para a capital paraibana. Nas duas décadas anteriores a cidade tinha crescido de forma fragmentada, através de expansões planejadas de diferentes portes e de ampliações graduais não planejadas. A nova administração estadual, levada ao poder pela Revolução de 1930, achou que era hora de planejar o crescimento da capital de maneira integral.

Como observou Vidal (2004, p. 65), o projeto encomendado a Figueiredo inseria-se na categoria dos planos urbanísticos de conjunto, que nessa época vinham sendo elaborado para importantes cidades brasileiras, a exemplo da capital federal (Plano Agache, de 1930) e o Recife (plano do próprio Figueiredo, de 1932). Já em 1916 Saturnino de Brito recomendara no seu *Le tracé sanitaire des Villes* a produção desse tipo de plano em substituição ao planejamento desarticulado de fragmentos do tecido urbano (BRITO, 1944, p. 147). Ele próprio havia traçado, em 1913, o esboço de um plano de conjunto para a capital paraibana, não implementado, do qual fazia parte a expansão urbana comentada na secção 2.1 deste capítulo.

O plano de Figueiredo para João Pessoa foi recebido com interesse pela imprensa local, que publicou várias matérias sobre ele, como a que apareceu no jornal *A União*, em 10-03-1932, que sumariza o conteúdo do trabalho. O leitor que se interessar sobre as propostas do plano relativas à remodelação urbana – que aqui não cabe comentar – encontrarão uma análise delas em Vidal (2004).

Em 1932 o tecido urbano de João Pessoa era quase o mesmo mostrado na planta de 1930, atrás já mencionada. Ele compunha-se das seguintes partes principais: (1) a cidade de 1910; (2) o bairro do Rogers, surgido nos anos 1910; (3) o bairro de Jaguaribe, resultante da junção de expansões planejadas de porte médio; (4) o bairro de Cruz das Armas, formado espontaneamente nas duas décadas precedentes; (5) a expansão de Guedes Pereira; (6) a expansão planejada de porte médio contígua ao limite leste da última; (7) o arruamento Veado–Sobradinho. Elas estão indicadas na Fig. 54 pelos números entre parênteses que as antecedem nas linhas acima.

Tendo sobrevoado em avião a capital paraibana antes de conceber seu projeto (A

UNIÃO, 04-02-1932), Figueiredo pôde perceber com clareza quais áreas se prestavam melhor para receber a expansão da cidade. Sensatamente ele entendeu que esta deveria ocupar principalmente (a) o platô situado entre a lagoa e a planície costeira, e atravessado longitudinalmente pela retilínea Avenida Eptácio Pessoa, e (b) tal planície, onde havia, à beira-mar, um pequeno aglomerado suburbano, Tambaú, habitado por pescadores e frequentado sazonalmente por veranistas.



Figura 54: Planta da cidade de João Pessoa em 1930, com acréscimos desta autora (números grandes).
Fonte: Sousa & Vidal, 2010.

Figueiredo propôs sete áreas de expansão urbana, das quais quatro situavam-se a leste da cidade existente, uma, a sudoeste desta, e duas eram contíguas ao bairro de Cruz das Armas, no setor sul da capital (Fig. 55).

Com essas expansões, que juntas agregariam cerca de 1.000 hectares à cidade, esta chegaria até a praia e às proximidades do rio Jaguaribe. Ao norte, ela se estenderia, no platô, até uma linha paralela à Avenida Eptácio Pessoa distando aproximadamente 1.200 metros dela, e na planície litorânea, até um pouco além dessa linha. Nessa planície, ela se entenderia por pouco mais de 3.000 metros, do norte ao sul.

Alguns traços urbanísticos se repetem em duas ou mais dessas expansões.



Figura 55: As sete áreas de expansão urbana do plano de Nestor de Figueiredo para a capital paraibana.
Fonte: Criação desta autora sobre foto do plano cedida pelo arquiteto Paulo Pelegrino.

A quadrícula ortogonal está presente em todas as sete ampliações, em algumas assumindo uma configuração diferenciada, marcada pela presença de (a) várias ruas que se encontram em entroncamento (junção em T), (b) algumas ruas de pequena extensão, (c) praças retangulares pequenas, geralmente estreitas e raramente semelhantes, (c) quadras de diferentes tamanhos, proporções e orientações. A essa quadrícula ortogonal peculiar o orientador desta dissertação deu o qualificativo *mondriânica*, por lembrar tramas pintadas por Mondrian em quadros seus dos anos 1920 e 1930. Ela constituía uma solução muito interessante, porque além de ter um traçado visualmente agradável, continha espaços urbanos variados e possibilitava, aos que nela circulassem, perspectivas também variadas – a despeito do seu desenho quadriculado e ortogonal. Ela pode ter sido uma invenção de Figueiredo, inspirada por Mondrian, porque possíveis modelos para ela não foram encontrados pela pesquisa desta dissertação nem foram identificados pelo orientador desta, que é possuidor de um amplo conhecimento sobre traçados urbanos.

Em três das expansões aparece a fórmula do setor circular rasgado por vias radiais e ruas anelares concêntricas, derivado de cidades ideais radiocêntricas da Renascença. Os modelos inspiradores do uso desse motivo por Figueiredo podem ter sido dois projetos premiados no concurso de projetos para a nova capital federal da Austrália, Canberra, realizado em 1911-12: o do finlandês Eliel Saarinen e o do francês Agache,

classificados no segundo e terceiro lugares, respectivamente (Fig. 56). Em ambos tal fórmula se faz presente com destaque. Em razão da repercussão internacional desse concurso, tais planos devem ter chegado ao conhecimento de Figueiredo.

Esses planos afiliavam-se àquela corrente que Lamas (1993, seção 4.1) denominou *urbanística formal*, que utilizava, numa perspectiva nova, fórmulas renascentistas e barrocas. Tal movimento foi estimulado pelo ensino ministrado pela renomada École des Beaux-Arts de Paris e teve muitos seguidores nas três primeiras décadas do século XX, a exemplo do inglês Lutyens e dos franceses Prost e Jaussely,



Figura 56: Os planos de Saarinen (à esquerda) e Agache (à direita) para Canberra, Austrália.
Fonte: National Archives of Australia.

Em duas expansões, Figueiredo utilizou o seguinte artifício para evitar que depressões existentes no relevo local fizessem surgir no traçado quadriculado delas vias curvas que comprometessem a pureza geométrica deste: ele deu-lhes a função de parque e as envolveu com amplas áreas verdes cujo perímetro era predominantemente ou inteiramente constituído de segmentos retilíneos formando ângulos retos.

A mais interessante das sete áreas de expansão – devido à variedade das fórmulas usadas no seu traçado e ao seu ótimo nível de integração com o tecido existente adjacente – era aquela que aparece circundada por um perímetro vermelho na Fig. 57. Ela compunha-se de áreas que hoje integram os bairros de Jaguaribe, da Torre, dos Expedicionários e de Tambauzinho.

Com cerca de 250 hectares e limitando-se a leste com o aeródromo da cidade, ela combinava uma quadrícula ortogonal tradicional, uma quadrícula *mondriânica*, um setor semicircular do tipo acima referido e um tecido assemelhado a este no qual ruas fletidas compostas por segmentos retos substituem as vias anelares concêntricas. Note-se que essa última fórmula também estava presente nos planos de Agache para

Canberra (Fig. 56) e para o Rio de Janeiro (1930). Observe-se também que as duas últimas fórmulas se adequavam bem aos contornos do terreno no qual elas foram empregadas e que a quadrícula tradicional dava continuidade ao desenho quadriculado do tecido existente a ela adjacente.



Figura 57: Área de expansão do plano de Figueiredo para João Pessoa situada ao sul do arruamento Veado–Sobradinho. **Fonte:** Figura 55.

Havia uma concentração de áreas verdes nas imediações do ponto focal do setor semicircular e uma dispersão delas na quadrícula *mondriânica*.

Nessa expansão Figueiredo localizou dois importantes pólos de atividades: o Centro Universitário e o Centro Cívico (Vidal, 2004).

Outra expansão que aglutinava várias fórmulas urbanísticas era a localizada ao norte e a oeste do arruamento Veado–Sobradinho, mostrada na Fig. 58.

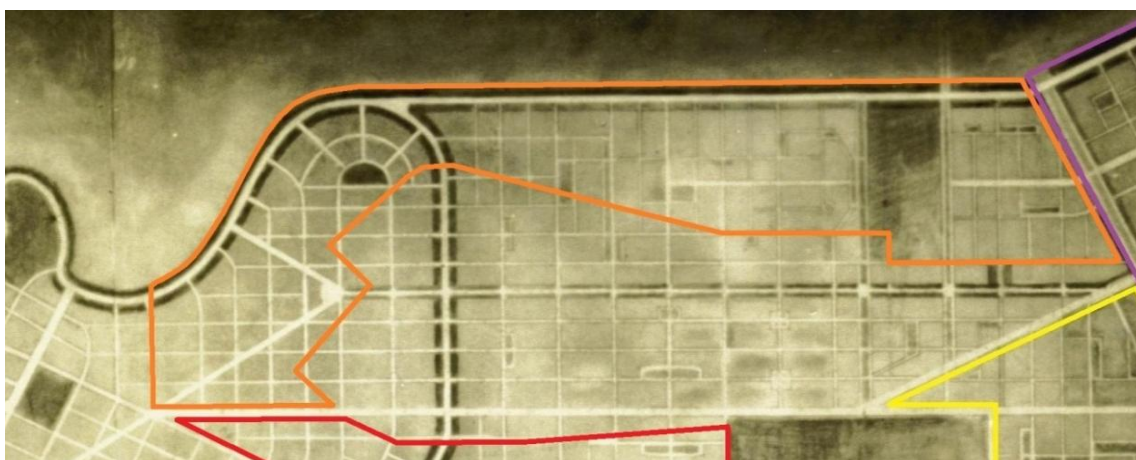


Figura 58: Área de expansão do plano de Figueiredo para João Pessoa situada ao norte e a oeste do arruamento Veado–Sobradinho (área circundada pelo perímetro laranja). **Fonte:** Figura 55.

Com cerca de 200 hectares, ela continha uma quadrícula ortogonal tradicional, uma quadrícula *mondriânica*, um setor semicircular do tipo acima referido e um par de avenidas diagonais convergentes, de inspiração barroca. Como a expansão anterior, ela se integrava muito bem com o tecido existente adjacente, porque várias ruas suas davam continuidade a vias deste. Ela continha um parque de forma retangular que preservava o trecho inicial do vale do rio Mandacaru, situado no interior dele.

As áreas que a compunham pertencem hoje aos bairros Brisamar, Pedro Gondim, dos Estados, Treze de Maio e a outros quatro bairros.

Tinha bem menos variedade o traçado da outra expansão que figura entre as três maiores do plano: a da planície costeira, mostrada na Fig. 59.

Com cerca de 230 hectares, ela compunha-se de duas quadrículas *mondriânicas* de direções diferentes, algumas quadras não retangulares que faziam a articulação entre as duas, e um tecido de traçado irregular, ao sul. Uma das quadrículas foi orientada de modo que suas vias ficassem paralelas ou perpendiculares a uma estrada que existia no local onde hoje está a Avenida Ruy Carneiro. Já as ruas da outra foram dispostas paralelamente ou perpendicularmente à Avenida Epitácio Pessoa. Uma avenida com uns 2.200 metros de extensão corria longitudinalmente pelo meio da maior parte da expansão. No pontal existente na planície foi deixado, à beira-mar, um largo monumental, em cujo lado contíguo à praia deveria ser erguido um longo edifício.

Preocupado com a ortogonalidade e a pureza geométrica, Figueiredo retificou um trecho do rio Jaguaribe, que margeava a expansão, e girou-o para o leste de modo que ele ficasse perpendicular à referida estrada.



Figura 59: Área de expansão do plano de Figueiredo para João Pessoa situada na planície costeira (área circundada pelo perímetro magenta). **Fonte:** Figura 55.

Na área destinada a essa expansão situam-se hoje o bairro de Tambaú e parte dos bairros de Manaíra e do Cabo Branco.

Observe-se que Figueiredo ignorou completamente o plano de arruamento para tal área adotado pela prefeitura e registrado na planta da cidade de 1930 (Fig. 54), nada aproveitando dele no traçado que propôs.

Bem menores, as outras quatro expansões do plano de Figueiredo tinham todas menos de 100 hectares. Em duas delas, o traçado era basicamente uma quadrícula *mondriânica* (uma delas, com cerca de 80 hectares e identificada na Fig. 55 pelo perímetro amarelo, ocupava a área onde hoje se encontra o bairro de Miramar). Numa outra, situada ao sul do bairro de Cruz das Armas, uma quadrícula desse tipo coexistia com um setor semicircular do modelo atrás referido e um pequeno setor de traçado peculiar, marcado pela presença de quadras de cinco lados, em forma de retângulo chanfrado. E a ampliação localizada a oeste da cidade combinava uma pequena quadrícula ortogonal convencional com um tecido de desenho irregular.

As três expansões do mencionado platô estavam conectadas por uma avenida de contorno que as margeava e se articulava com o sistema viário da cidade existente.

Afiliado à *urbanística formal*, marcado por traços de origem renascentista e barroca, e dominado pelo rigor geométrico, o plano de extensão de Nestor de Figueiredo tinha no geral muitas qualidades, algumas das quais derivadas da utilização da interessante *quadrícula mondriânica*.

Entretanto, a preocupação do urbanista com a pureza geométrica do traçado levou-o a tomar algumas decisões merecedores de severa crítica.

Ele projetou o deslocamento desnecessário do curso de um rio, medida esta que exigiria elevados gastos e não traria benefícios que os justificassem.

Contrariando os ensinamentos de Sitte, ele propôs a eliminação de três estradas existentes (a do Macaco, a do Boi-só e a de Cabedelo), transferindo a função delas para vias do seu plano, outra medida que acarretaria altas despesas, que seria melhor evitar. O traçado da última estrada – a qual era muito importante para a cidade – estava perfeitamente ajustado à topografia local, e modificá-lo simplesmente para deixá-lo perpendicular à Avenida Epitácio Pessoa era um preciosismo condenável.

Ademais, ele ignorou a encosta de forte declividade existente entre o rio Jaguaribe e o topo do mencionado platô, estendendo quadras deste até uma rua que passaria na margem ocidental do rio. Tal encosta era uma área *non-aedificandi* coberta com vegetação, hoje protegida pela legislação, e não poderia ser ocupada por quadras a serem edificadas. Além disso, nem o topo nem a base dela forma uma linha perpendicular à via hoje denominada Avenida Ruy Carneiro.

Algumas ruas do plano não são compatíveis com a topografia, mas isso não deve ser

considerado um erro, porque, como Figueiredo ressaltou (A UNIÃO, 10-03-1932), o plano era um estudo preliminar e pretendia apenas lançar ideias iniciais a serem desenvolvidas posteriormente. Tal incongruência seria um defeito se o plano tivesse sido desenhado sobre uma planta topográfica da cidade, o que não aconteceu.

Infelizmente quase nada do plano de expansão em foco foi implementado. Sua única consequência prática foi o fato de que um trecho da maior das suas sete expansões serviu de modelo para o arruamento de um grande loteamento que se implantou no local a partir de 1938 (o qual será analisado mais adiante).

A cidade perdeu por não ter implantado as propostas boas do plano de expansão de Figueiredo, como a *quadricula mondriânica*. Em particular, os atuais bairros de Maíra, Tambaú e Cabo Branco perderam a oportunidade de ficar com um traçado muito melhor do que aquele que eles têm hoje.

2.5. Loteamento Tambaú

Em 1938, Ermelinda Lira, viúva de Antônio Lira, loteou uma gleba sua, com quase 80 hectares, situada na planície costeira de João Pessoa, nas imediações do aglomerado suburbano e praiano de Tambaú – criando assim o primeiro grande loteamento da cidade.

No ano anterior, fora promulgada a primeira lei federal que disciplinava a criação de loteamentos no Brasil (Decreto-Lei nº 58, de 10-12-1937).

Denominada Propriedade Tambaú, essa gleba quase plana (área envolvida pelo perímetro vermelho na Fig. 60), cuja altitude excedia em poucos metros o nível do mar, estendia-se, do leste para o oeste, dos fundos dos terrenos localizados à beira-mar até as proximidades do rio Jaguaribe, e, do sul para o norte, de pontos situados a pouco mais de 400 metros ao sul da Avenida Eptácio Pessoa até o referido aglomerado e a estrada velha de Tambaú (hoje denominada Avenida Ruy Carneiro).

Seu comprimento era em média cerca de 1.100 metros, sua largura variando entre 450 e 900 metros, aproximadamente, e ela distava uns 1.300 metros do arruamento Veado – Sobradinho, a mais próxima porção do tecido urbano da capital paraibana, o que significava que o encarregado de traçar o parcelamento dela não precisava se preocupar com a integração do desenho deste com a cidade existente.

A gleba era atravessada transversalmente, na sua metade sul, pela Avenida Eptácio Pessoa, que a ligava diretamente, em linha reta, à expansão de Guedes Pereira. O arruamento que está desenhado no interior dela, na Fig. 60, não existia, sendo simplesmente um traçado planejado pela prefeitura de João Pessoa e registrado, por determinação dela, na planta oficial da cidade de 1930, organizada por Cihar.

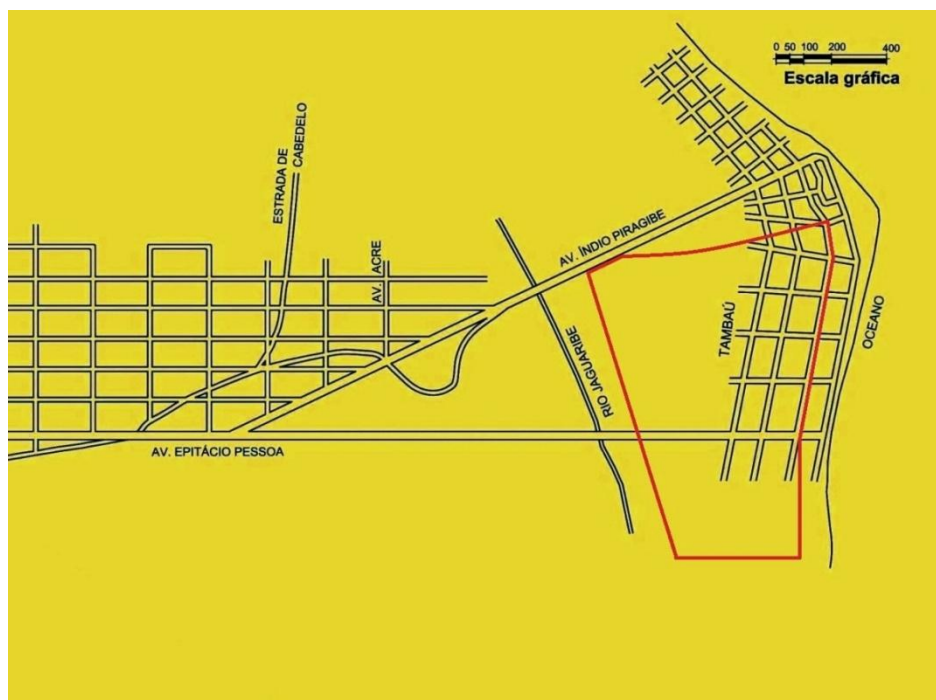


Figura 60: Localização da Propriedade Tambaú, loteada em 1938 (área envolvida pelo perímetro vermelho), na versão – elaborada por Alberto Sousa – da planta da cidade de 1930.
Fonte: Sousa & Vidal, 2010.

O projetista que delineou o loteamento da gleba, cujo nome é hoje desconhecido, desprezou tanto esse traçado quanto o bem elaborado plano de Nestor de Figueiredo para a planície costeira (Fig. 59), preferindo traçar um projeto próprio, que refletisse suas convicções urbanísticas.

Ele deu ao arruamento que desenhou (Fig. 61) a forma de uma quadrícula irregular, cujas vias longitudinais eram (exceto uma, que corria ao longo do rio Jaguaribe) encurvadas e *grosso modo* paralelas à avenida que margeava a praia, e cujas vias transversais eram mais ou menos perpendiculares a tal avenida, denominada Cabo Branco, que foi o eixo que serviu de referência para a construção da quadrícula.

As ruas encurvadas vizinhas guardavam entre si uma distância de 80 metros e eram compostas de vários segmentos retilíneos articulados que formavam ângulos próximos do de 180°. Das ruas transversais, só duas eram paralelas entre si, só uma era paralela à Avenida Eptácio Pessoa e só uma formava 90° com a malha longitudinal. As ruas longitudinais tinham largura de 17 metros, e quase todas as transversais, de 15 metros – o que equivalia à metade da largura de tal avenida.

As quadras tinham, em geral, profundidade de 80 metros e seus comprimentos eram variados, excedendo, por vezes 200 metros. A maioria delas tinha configuração trapezoidal, mas várias delas tinha a forma de paralelogramos. Algumas quadras eram triangulares e só duas tinham mais de quatro lados. Salvo umas poucas exceções, os lados maiores das quadras estavam voltados para o leste e o oeste.

Os lotes tinham em geral 10 metros de frente e 40 metros de profundidade, e suas testadas localizavam-se, quase sempre, em todos os lados dos quarteirões quadrangulares.

O projeto do Loteamento Tambaú foi aprovado em março de 1938 e uma cópia dele (Figura 61) está arquivada na Prefeitura Municipal de João Pessoa (PMJP).

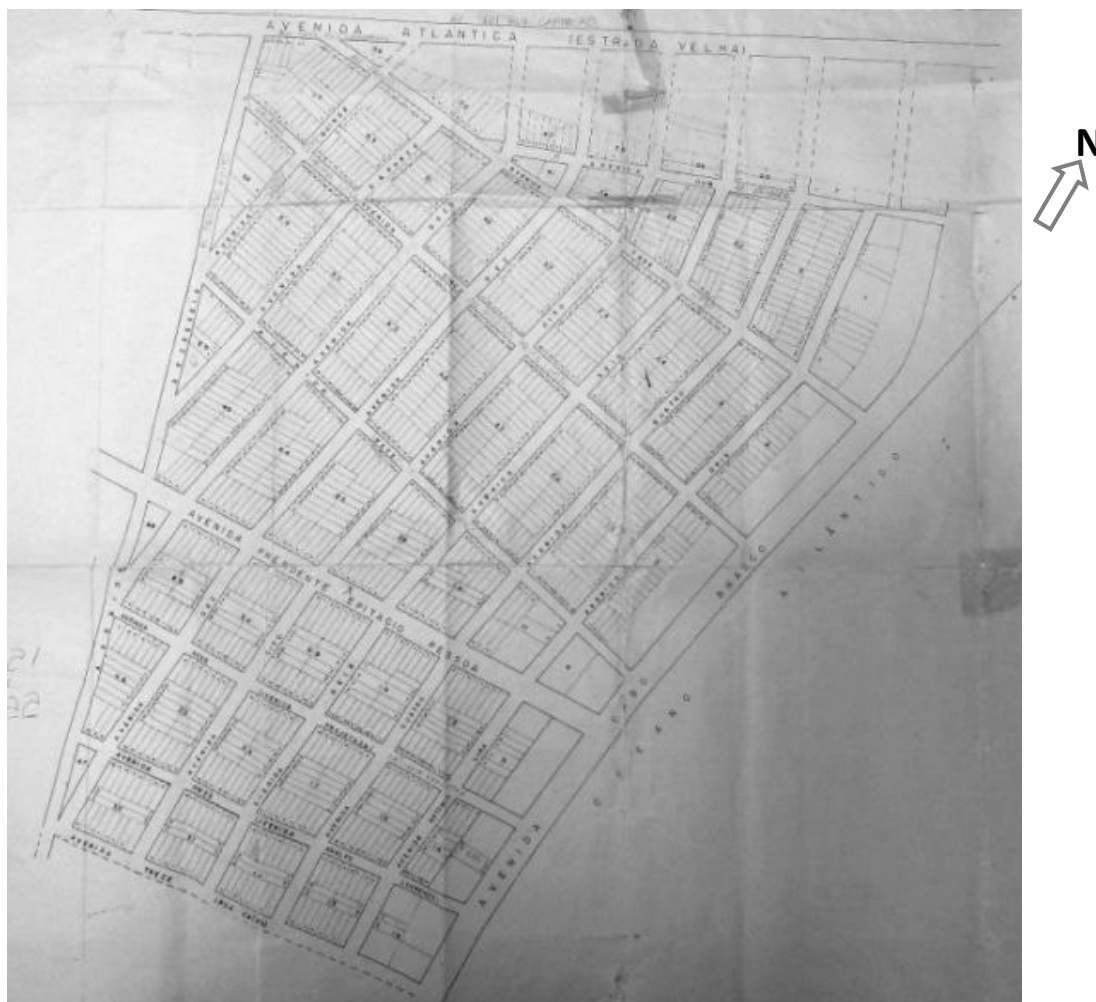


Figura 61: Cópia do projeto do Loteamento Tambaú. **Fonte:** Arquivo da PMJP.

É provável que para conceber esse loteamento, seu projetista tenha tomado por modelo um trecho do arruamento do bairro de Copacabana (Fig. 62), que já era então o bairro litorâneo mais famoso do Brasil, sendo, por isso, um parâmetro a ser seguido. Porém, ele logrou produzir um traçado menos irregular que o de Copacabana espaçando uniformemente as ruas longitudinais do seu projeto e dispondo-as paralelamente à avenida lindeira à praia. É interessante observar que esse modelo não foi seguido por Saturnino de Brito no plano de expansão de Santos (ver Secção 1.2.6. do capítulo anterior), no qual ele utilizou duas quadrículas ortogonais no arruamento da faixa litorânea, apesar da forma curvilínea da linha da costa.



Figura 62: Planta do bairro de Copacabana em 1914, da autoria de C. Aenishänslin.
Fonte: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

O loteamento se articulava satisfatoriamente com a Avenida Epitácio Pessoa, mas não com a estrada velha de Tambaú.

Seus pontos fortes eram suas vias largas e o tamanho apropriado da grande maioria de suas quadras. Mas ele apresentava os graves inconvenientes de não conter nenhuma praça e de ter muitos lotes voltados para o poente, uma consequência da orientação dada às suas quadras. Ademais ele exibia dois defeitos característicos das quadrículas ortogonais convencionais, monotonia e números cruzamentos viários, ainda que num grau moderado, em relação ao primeiro, em razão das suas ruas encurvadas, dos variados tamanhos das suas quadras e dos diferentes ângulos formados por suas vias.

A despeito disso, o Loteamento Tambaú serviria de modelo para um plano de arruamento que a prefeitura de João Pessoa elaborou, no início dos anos 1950, para a área que se tornaria o bairro de Manaíra.

O projeto desse loteamento foi efetivamente implantado e sofreu poucas alterações no decorrer de sua implantação: algumas quadras foram divididas em dois ou três pequenos quarteirões e foi suprimido um curto trecho da rua que margeia o rio Jaguaribe.

2.6. Loteamento Santa Júlia – Macacos

Dois meses após a aprovação do Loteamento Tambaú, a prefeitura de João Pessoa aprovou, em maio de 1938, o extenso Loteamento Santa Júlia – Macacos, que parcelava duas glebas, quase adjacentes, pertencentes a Júlia Freire. Um mês antes, ela havia aprovado o também extenso Loteamento Veado–Sobradinho, aqui comentado na Secção 2.3.

A criação desses três grandes loteamentos – que juntos cobriam uma área de quase 300 hectares – no curto intervalo de dois meses pode estar relacionada com a publicação, alguns meses antes, do Decreto-Lei nº 58, de 10-12-1937, que disciplinava o parcelamento do solo no Brasil.

As duas glebas tinham juntas aproximadamente 120 hectares e estavam separadas por uma longa e estreita faixa de terra com a largura constante de uns 120 metros. A área planejada no projeto do loteamento delas era um pouco maior, totalizando cerca de 150 hectares (Fig. 63), porque incluía essa faixa e algumas áreas adjacentes aos muito irregulares contornos oeste e sul das glebas. A maior destas confinava com o arruamento Veado–Sobradinho e as duas, com a expansão que entre 1923 e 1930 foi criada a leste da ampliação de Guedes Pereira (perímetro verde na Fig. 49). A menor era tangenciada ao sul pela estrada do Macaco.

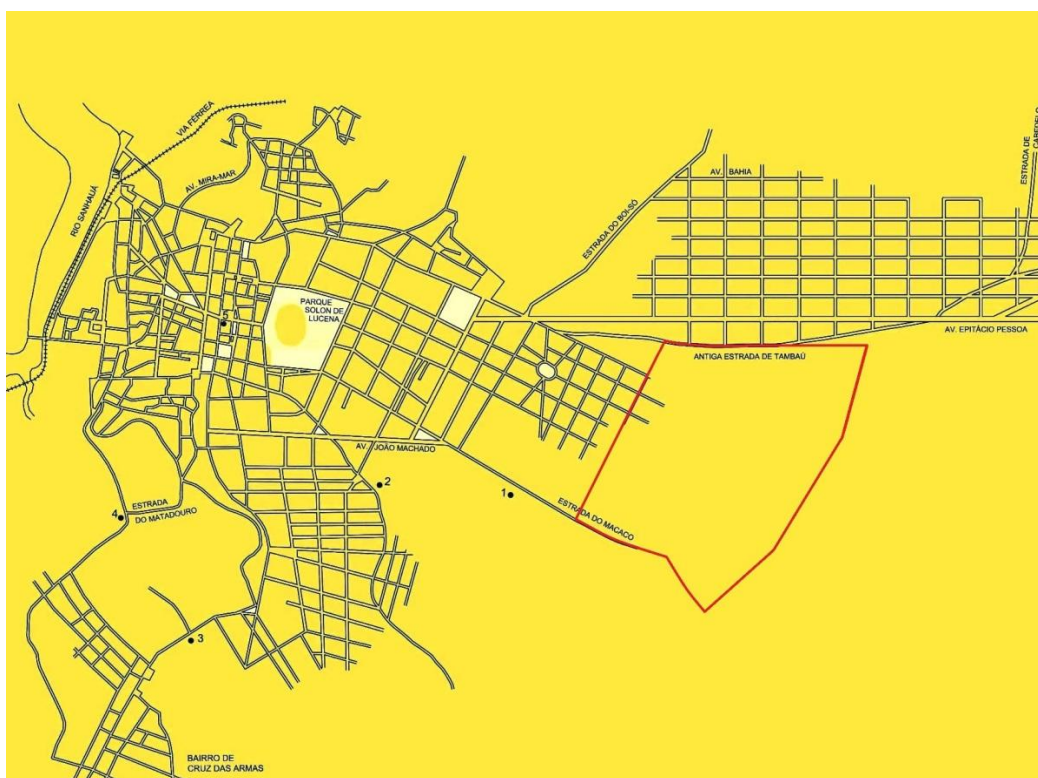


Figura 63: Localização da área planejada no Loteamento Santa Júlia – Macacos (área envolvida pelo perímetro vermelho), na versão – elaborada por Alberto Sousa – da planta da cidade de 1930. **Fonte:** Sousa & Vidal, 2010.

A largura e o comprimento médios da área planejada eram aproximadamente 1.100 e 1.400 metros, respectivamente.

A maior parte da área localizava-se no platô situado a leste da lagoa, era quase plana e tinha altitude média de 40 metros. Contudo, uma pequena porção da área estendia-se da borda do platô à várzea do rio Jaguaribe, incluindo encostas bastante inclinadas e locais de cotas baixas (em torno de 10 metros).

Desconhece-se o nome do projetista do Loteamento Santa Júlia – Macacos.

Na hora de traçar este, ele procurou seguir, até onde lhe pareceu conveniente, o plano que Nestor de Figueiredo propusera seis anos antes para a mesma área (Fig. 64).



Figura 64: Traçado proposto por Nestor de Figueiredo em 1932 (dentro do perímetro magenta, desenhado por esta autora) para a área planejada no projeto do Loteamento Santa Júlia – Macacos. **Fonte:** Acervo do arquiteto Paulo Pelegrino.

Desse plano ele aproveitou o setor semicircular e a quadrícula ortogonal localizada a oeste dele, suprimindo as praças existentes em ambos. Entretanto, substituiu a quadrícula *mondriânica* por uma ortogonal convencional e um tecido irregular que articulava esta com o referido setor. Ademais ele arruou e loteou os terrenos situados nas encostas do platô e na várzea do rio, o que Figueiredo acertadamente não fizera.

Desta forma, o seu traçado (Fig. 65) ficou composto de quatro elementos: duas quadrículas ortogonais convencionais, um setor semicircular e um tecido irregular.

Para adequar à topografia o setor semicircular proposto por Figueiredo, ele deslocou-o cerca de 60 metros na direção oeste. Tal foi necessário para evitar que as quadras mais orientais do setor fossem implantadas numa íngreme encosta. Com isso, a quadrícula situada a oeste do setor ficou mais estreita que a de Figueiredo. Além disso, ao setor por este projetado ele acrescentou várias ruas radiais.

Para traçar a trama ortogonal convencional que substituiu a quadrícula *mondriânica*, ele prolongou três avenidas do arruamento Veado–Sobradinho, a Maranhão, a Piauí e a Ceará, as quais ele estranhamente não desenhcou no seu projeto (elas estão representadas na Fig. 65 por traços grossos amarelos, acrescentados por esta autora). Depois completou a quadrícula com ruas paralelas e perpendiculares a elas.



Figura 65: Cópia do projeto do Loteamento Santa Júlia – Macacos, com acréscimos desta autora (traços amarelos). **Fonte:** Arquivo da PMJP.

Já o mencionado tecido irregular resultou da criação de ruas destinadas a interligar vias da última quadrícula com as do setor semicircular.

As ruas tinham 15 ou 18 metros de largura e havia uma avenida central com 30 metros de largura, que vinha da cidade existente e terminava no centro do setor semicircular.

O arruamento adotado gerou quadras de diferentes formas, tamanhos, proporções e orientações. Em geral as quadras eram um tanto largas e não tinham grande comprimento: a grande maioria delas tinha largura igual ou superior a 90 metros e comprimento inferior a 150 metros.

As quadras foram subdivididas em lotes de mais variados tamanhos, dispostos em múltiplas posições, mas algumas não foram parceladas. A faixa de terra adjacente ao rio foi dividida em grupos de lotes profundos, destinados a granjas, e nenhuma via foi interposta entre eles e o rio.

Nenhuma praça foi deixada no projeto, como acontecera no Loteamento Tambaú e como aconteceria em seguida no Loteamento Veado-Sobradinho. A repetição desse fato nessas três grandes expansões da primeira metade de 1938 mostra o atraso da

legislação urbanística local em relação à cidade de São Paulo, que nessa época já exigia que nos planos de arruamento fosse reservado cinco ou sete por cento da área arruada para áreas verdes (Lei Municipal nº 3.427, de 19-11-1929, Art. 733).

O projeto em foco tinha duas importantes qualidades: (a) a variedade nele presente, atributo tão apreciado por Camillo Sitte, e (b) a perfeita integração do seu traçado com os tecidos existentes adjacentes, o que foi conseguido através da criação de várias ruas que davam continuidade a vias destes (como o mostra a Fig. 66) e da adoção do modelo do traçado deles na maior parte das áreas que lhes eram contíguas. Outra qualidades do traçado era seu potencial de gerar perspectivas agradáveis possibilitadas por suas ruas curvas e sua avenida central terminando numa quadra edificada, onde poderia surgir um prédio marcante fechando as perspectivas.



Figura 66: Indicação na planta da cidade de 1953 das ruas existentes no entorno do Loteamento Santa Júlia – Macacos na época da criação deste. Tais ruas estão realçadas com linhas amarelas, acrescentadas pela autora desta dissertação. **Fonte:** PMJP.

Por outro lado, prejudicavam o projeto os defeitos principais apontados em seguida. Ele continha um número muito grande de cruzamentos viários. A maior parte das quadras não estavam posicionadas na melhor orientação, tal implicando a existência de numerosos lotes com frente para o poente. Havia um predomínio de quadras e lotes muito profundos, o que levaria a um remanejamento deles. E não foi deixada nenhuma praça no loteamento. Um inconveniente, menos grave, do traçado é o desnorteamento que causam nos transeuntes algumas ruas do setor semicircular.

Durante sua implantação, o plano de arruamento das duas glebas sofreu várias modificações pontuais que não alteraram sua estrutura básica, tais como: (a) a abertura de algumas ruas curtas, para dividir quadras; (b) o fechamento de trechos de vias, para amalgamar quadras, e (c) o remanejamento de pares de quadras para que elas ganhassem uma melhor orientação e ficassem menos profundas.

Ademais, o proprietário da faixa de terra compreendida entre as duas glebas do loteamento não seguiu o traçado proposto para ela pelo projeto deste quando foi loteá-la vários anos depois. Ele passou uma extensa rua na divisa norte de sua propriedade e outra no meio desta, paralela à primeira, criando, dessa maneira, duas longas quadras que interromperam duas das ruas curvas do setor semicircular e eliminaram trechos de duas vias radiais. Assim procedendo, ele mutilou o interessante traçado desse setor.

O Loteamento Santa Júlia – Macacos gerou boa parte do bairro da Torre, o bairro dos Expedicionários e uma pequena porção do bairro de Tambauzinho.

2.7. Loteamento Jardim Tambauzinho

Os três extensos parcelamentos de 1938, atrás comentados, geraram tantos lotes que não houve necessidade de criar novos grandes loteamentos nos anos seguintes. Exemplares destes só voltariam a ser criados na década de 1950.

Em 1952, o governo estadual, através do Banco do Estado da Paraíba, loteou um terreno de sua propriedade, com cerca de 65 hectares, lindeiro à Avenida Epitácio Pessoa e contíguo a algumas quadras do Loteamento Santa Júlia – Macacos. Nesse terreno, que lhe pertencia desde os anos 1920, estivera instalado o campo de aviação da cidade, implantado pelo presidente João Pessoa na sua curta gestão (1928-30). Esse aeródromo ocupava inicialmente uma área retangular, com quase 1.000 metros de comprimento e pouco menos de 60 hectares, que foi representada na planta da cidade de 1930, de Alfredo Cihar (Fig. 67). Em 1941, o interventor estadual Ruy Carneiro ampliou essa área na direção oeste (A UNIÃO, 29-06-1941) .

Tendo assumido o governo do estado em 1951, José Américo de Almeida decidiu fechar esse obsoleto campo de aviação e vender a maior parte do seu terreno na forma de lotes urbanos, para obter recursos que viabilizassem a execução de obras de sua administração (um trecho do terreno, situado junto ao seu canto noroeste, não se prestava à urbanização, em razão se sua topografia acidentada, e por isso não foi loteado). Boa parte da receita arrecadada com tal operação foi gasta na pavimentação da Avenida Epitácio Pessoa (A UNIÃO, 27-11-1954), concluída em fins de 1952. Foi assim que se originou o loteamento Jardim Tambauzinho.



Figura 67: Localização do campo de aviação na planta da cidade de 1930. **Fonte:** IHGP.

O terreno onde o empreendimento foi implantada estava bem localizado. Ele confinava a oeste com o Loteamento Santa Júlia – Macacos e a leste com o recém-criado Jardim Miramar, conjunto habitacional de extensão média construído pela Caixa Econômica Federal – e estendia-se por quase 1.300 metros na margem de uma extensa avenida pavimentada, com 30 metros de largura, fadada a tornar-se a mais importante da cidade. Seus contornos eram irregulares e sua largura máxima era pouco inferior a 600 metros (Fig. 68). Uma porção majoritária dele, adjacente a tal via, era quase plana e tinha a altitude média de uns 42 metros. Perto dos seus limites sul e leste o terreno se inclinava, mas moderadamente.



Figura 68: Localização, em versão modificada da planta da cidade de 1953, do terreno onde foi implantado o Loteamento Jardim Tambauzinho (área cercada pelo perímetro vermelho, desenhado por esta autora). **Fonte:** PMJP.

Era desejável que o arruamento desse terreno se articulasse com os adjacentes loteamentos Santa Júlia – Macacos e Jardim Miramar. Este tinha um traçado irregular planejado, que se inseria na categoria do *planned picturesque*, de Kostof (2006).

Esta pesquisa não descobriu o nome do projetista do Loteamento Jardim Tambauzinho. Mas pelo seu projeto se vê que ele devia ser um profissional bem preparado.

Ele sabia que para um bairro de classe média em João Pessoa a quadra mais adequada era aquela com largura em torno de 60 metros e comprimento em torno de 200 metros, orientada de modo que seus lados maiores olhassem para o sul e para o norte. Essa largura evitava lotes de profundidade excessiva e aumentava o número de lotes no loteamento, em comparação com as quadras de largura de 90 ou 100 metros de parcelamentos precedentes. Já em 1811, o plano de expansão de Nova Iorque adotara quadras com largura dessa ordem e comprimento ainda maior que 200 metros, como se viu no Capítulo 1. Por outro lado, quarteirões com um comprimento substancial diminuía a quantidade de ruas na expansão, o que era vantajoso em termos econômicos, como Beruto ressaltara no texto que apresentava seu plano de ampliação de Milão (1884), comentado no mencionado capítulo. E quadras na referida disposição permitiam que não existissem lotes com frente para o poente, que são muito inconvenientes em João Pessoa, em termos do conforto ambiental.

Ele estava ciente também que não se podia admitir que um loteamento urbano não contivesse nenhuma praça, como os de 1938 acima examinados.

Conhecedor dessas diretrizes de composição urbanística, ele deu ao Loteamento Jardim Tambauzinho o traçado quadriculado ortogonal que se vê na Fig. 69.

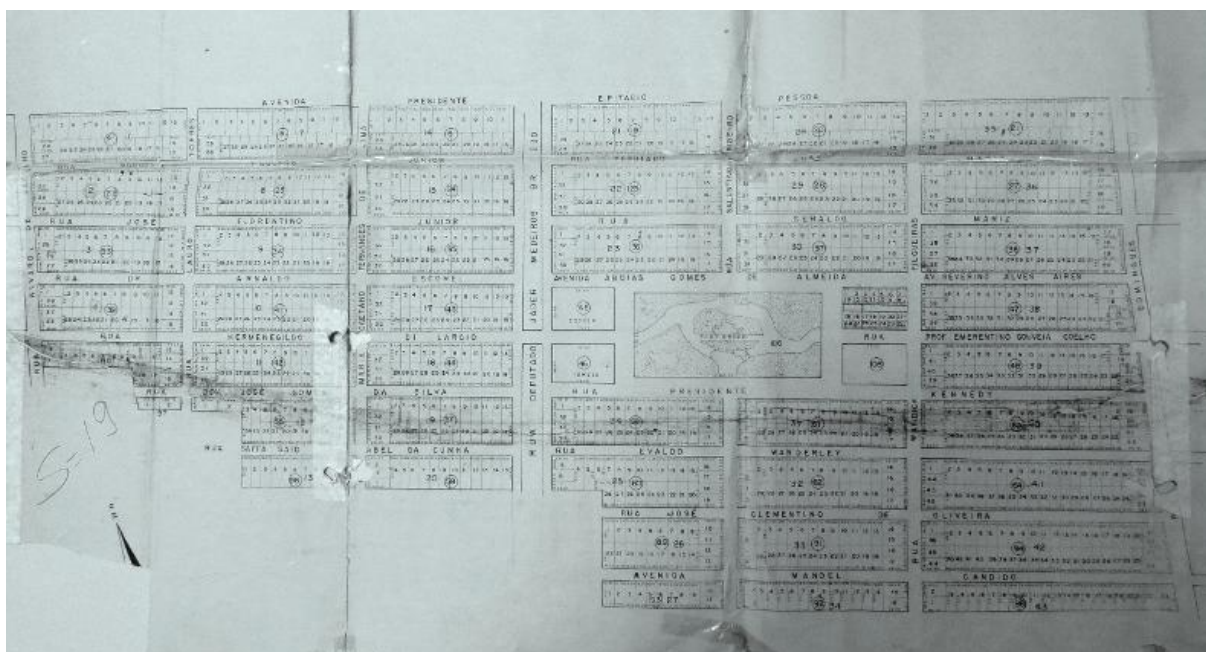


Figura 69: Cópia modificada do plano do Loteamento Jardim Tambauzinho. **Fonte:** Arquivo da PMJP.

As ruas do empreendimento foram dispostas paralelamente ou perpendicularmente à Avenida Epitácio Pessoa, salvo duas, que acompanhavam os limites leste e oeste do terreno, oblíquos em relação a essa via. A maioria delas tinha 12 metros de largura, mas havia algumas ruas mais largas, com 17 e 24 metros de largura.

A quadrícula continha, do oeste para o leste, seis fileiras de quadras residenciais alongadas. Em todas havia quadras incompletas, algumas das quais eram meias-quadras. A quantidade de quadras completas existentes nas fileiras variava entre quatro e oito. As quadras completas das duas fileiras das extremidades tinham forma trapezoidal e as das demais fileiras eram retangulares.

As quadras completas retangulares tinham 200 metros de comprimento e a maioria das trapezoidais eram ainda mais longas (algumas se estendendo por mais de 250 metros). As larguras das quadras residenciais completas, retangulares e trapezoidais, variavam entre 56 e 60 metros.

As quadras foram subdivididas em lotes que em geral tinham testada de 12 metros, voltada para o norte ou o sul, e profundidades variando entre 28 e 30 metros. Havia lotes com frentes maiores, voltadas para o leste e o oeste. É curioso o fato de o projetista ter disposto lotes na última posição – o que é inconveniente em termos do conforto ambiental –, apesar de o traçado que adotou permitir que ele não fizesse isso.

O traço mais interessante do projeto era a área que foi nele destinada a um pólo de atividades coletivas (Fig. 70). Ela correspondia a quatro quadras retangulares inteiras e tinha por centro uma praça com pouco mais de dois hectares. Completavam-na quatro quadras pequenas (cada uma com cerca de 3.800 metros quadrados), reservadas a uma escola, uma igreja, um centro comercial e um uso a ser definido.

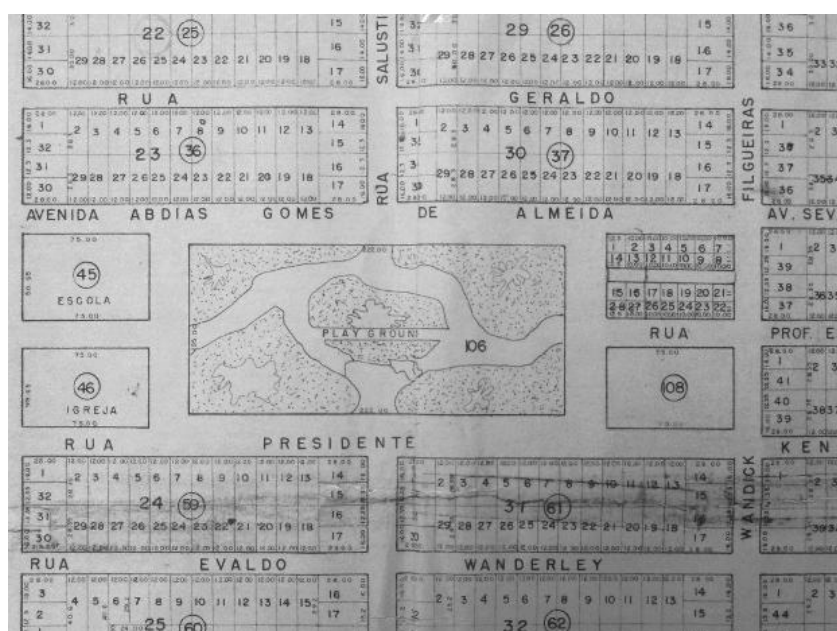


Figura 70: Detalhe da planta da Figura 69.

As principais qualidades do projeto eram (a) o tamanho, forma e orientação apropriados das suas quadras, e (b) a área destinada ao pólo de atividades coletivas (praça e pequenas quadras adjacentes). Já seus defeitos maiores eram os numerosos cruzamentos viários, uma boa dose de monotonia, os muitos lotes com frente para o poente e a falta de articulação entre ele e o Loteamento Santa Júlia – Macacos (sua integração com o Jardim Miramar foi resolvida de modo satisfatório).

O traçado em questão representou um substancial avanço em relação aos grandes loteamentos da capital paraibana que o antecederam, em razão das suas duas qualidades apontadas no parágrafo anterior.

Ele foi implantado sem alterações merecedoras de nota. Mas no início dos anos 1970, ele foi modificado pelo alargamento de uma de suas vias transversais, efetuado para que no centro dela passasse, num nível bem mais baixo, a rodovia BR-230 (que aparece na Fig. 69 tangenciando o pólo de atividades coletivas). E alguns anos depois, a praça e duas das pequenas quadras adjacentes foram aglutinadas para formar uma única área livre – na qual o governo estadual construiria em seguida um grande equipamento público, o Espaço Cultural.

O Loteamento Jardim Tambauzinho gerou o bairro de Tambauzinho.

2.8. Plano de expansão de Manaíra

Na planta oficial da cidade de 1953 aparece, a leste do rio Jaguaribe e ao norte da antiga estrada de Tambaú, a representação, em linha tracejada, de um arruamento quadriculado (ver área envolvida por um perímetro verde na Fig. 44). Ela não representava ruas existentes, mas sim uma grande expansão planejada pela administração municipal, porque naquele ano as vias existentes nesse local eram as mostradas na Fig. 71. Estas eram as ruas do Loteamento Monteiro da Franca (aprovado em 1952 e delimitado nessa figura por um perímetro vermelho), as do aglomerado de Tambaú e a avenida da praia, já então denominada João Maurício.

É provável que tal expansão tenha sido projetada depois que a prefeitura soube que Monteiro da Franca iria lotear a gleba de 28 hectares que ele possuía em Tambaú. Temendo, talvez, que essa operação pudesse dar início a um processo desordenado de parcelamento das propriedades vizinhas, a prefeitura resolveu traçar um plano global de expansão para a área a fim de evitar que as glebas fossem loteadas de forma desarticulada atendendo apenas aos interesses dos seus proprietários.

O plano tratava um área de aproximadamente 80 hectares, que se estendia da Avenida João Maurício às margens do rio Jaguaribe e da estrada velha de Tambaú até pontos situados a entre 800 e 900 metros dela, na direção norte. Essa área (que na

Fig. 72 está delimitada por um perímetro laranja) incluía a propriedade de Monteiro da Franca, as terras localizadas entre esta e a mencionada estrada e também uma grande gleba pertencente ao governo federal (Ministério da Marinha), que na Fig. 71 está circundada por um perímetro azul. Sua largura e comprimento médios eram respectivamente cerca de 850 e 1.000 metros. Praticamente plana, ela tinha uma altitude média que excedia em poucos metros o nível do mar.

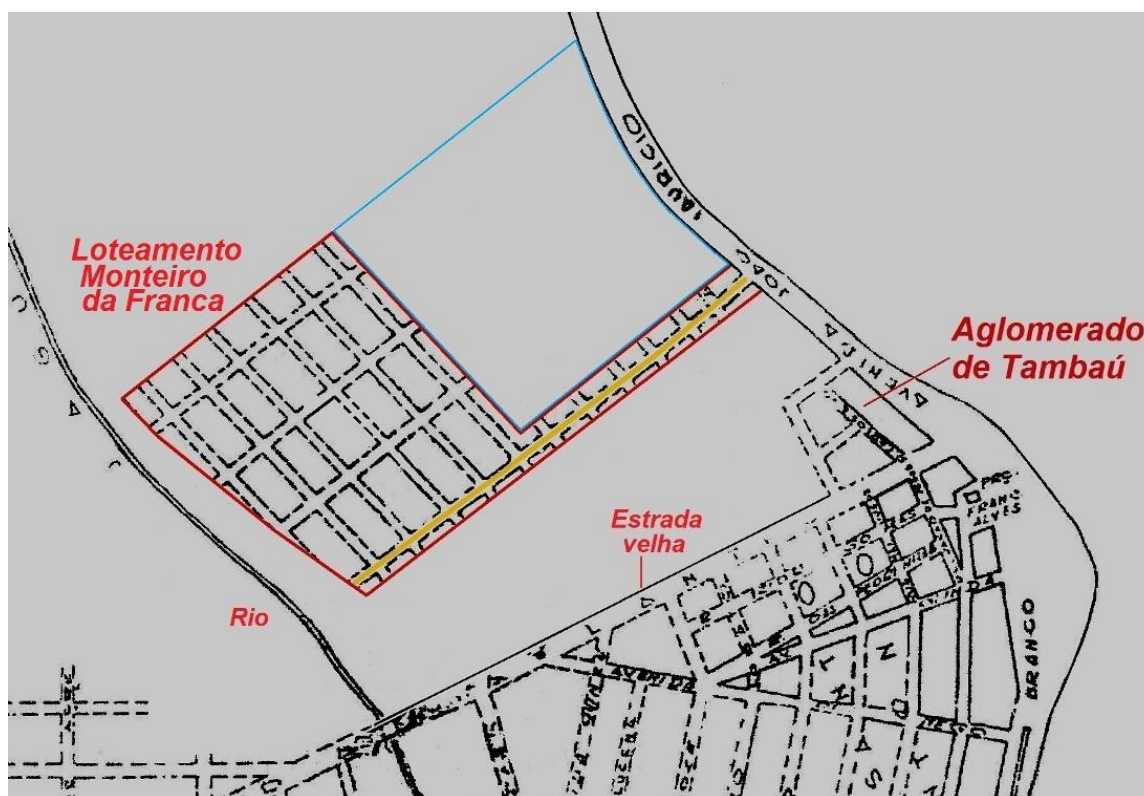


Figura 71: Ruas existentes em 1953, na área situada a leste do rio Jaguaribe e ao norte da estrada velha de Tambaú. **Fonte:** Criação desta autora sobre versão modificada da planta oficial da cidade de 1953.

O plano (Fig. 72) foi delineado de modo a não prejudicar o parcelamento da gleba de Monteiro da Franca. Com essa preocupação em mente e decidido a dar-lhe um traçado quadriculado assemelhado ao do Loteamento Tambaú, seu autor dispôs as ruas da maior parte da quadrícula paralelamente (i) ao limite nordeste de tal gleba lindeiro ao terreno da Marinha, ou (ii) a uma via retilínea que já existia na gleba antes de ela ser parcelada (a qual está ressaltada por uma linha amarela na Fig. 71).

As ruas tinham largura de cerca de 20 metros.

As que seguiam a primeira direção estavam espaçadas de modo que entre duas ruas vizinhas houvesse uma distância compreendida *grosso modo* entre 50 e 65 metros. Elas prolongavam-se por cerca de 70 metros além da divisa sudeste da gleba de Monteiro da Franca e então fletiam para o oeste a fim de ficarem perpendiculares à estrada velha de Tambaú.

Na área situada entre essa estrada e tal divisa foi lançada uma única rua paralela à aludida via pré-existente. Nesse setor, as demais ruas que iam do nordeste para o sudoeste foram traçadas paralelamente a tal estrada.

Diferentes distâncias, compreendidas entre 30 e 150 metros, separavam vias paralelas vizinhas que iam do nordeste para o sudoeste.

Esse arruamento (Fig. 72) gerou três tipos de quadra. As em forma de paralelogramo eram as mais numerosas; elas tinham ângulos próximos do ângulo reto, seus comprimentos variavam geralmente entre 120 e 150 metros e suas larguras, entre 50 e 65 metros. As quadras retangulares eram quase todas adjacentes à estrada velha de Tambaú; tinham quase sempre largura compreendida entre 50 e 65 metros e comprimento, entre 90 e 120 metros. As demais quadras tinham formatos irregulares e tamanhos muito diferentes, apesar de terem larguras assemelhadas às dos quarteirões dos outros dois tipos. A grande maioria das quadras tinha os lados maiores voltados para o nordeste e o sudoeste.

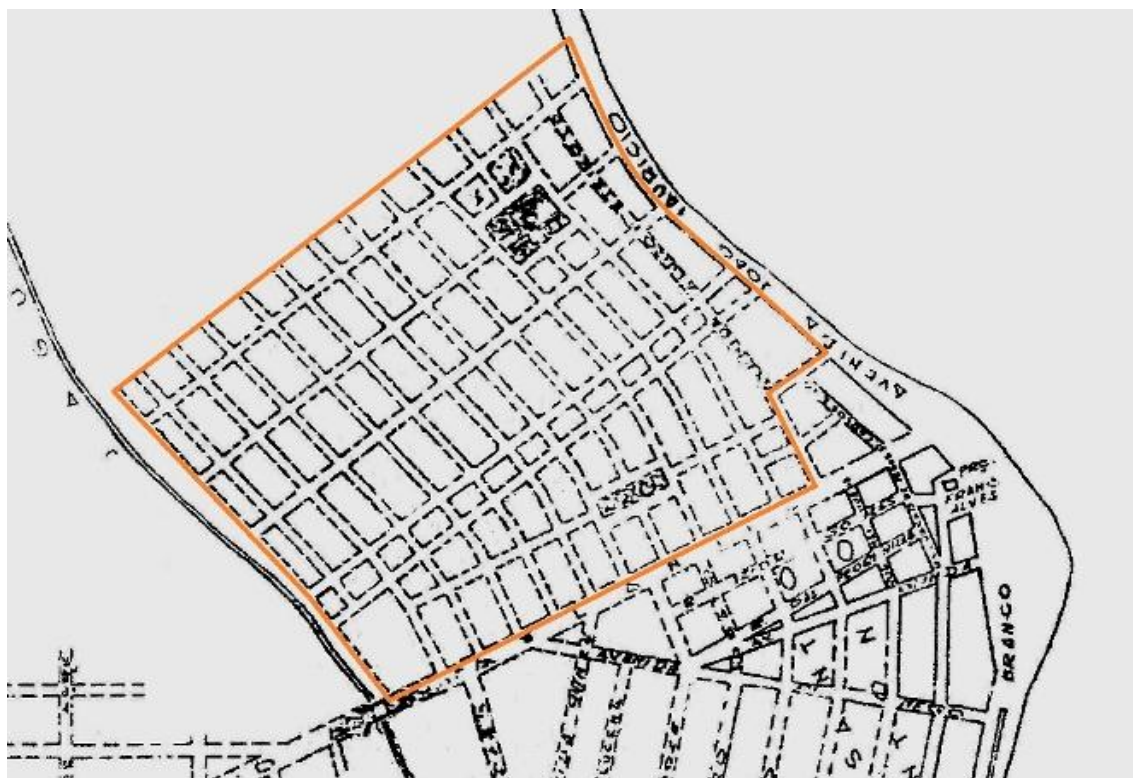


Figura 72: Plano elaborado pela prefeitura de João Pessoa (c. 1952) para o arruamento da área situada a leste do rio Jaguaribe e ao norte da estrada velha de Tambaú (o perímetro laranja foi agregado por esta autora). **Fonte:** Planta oficial da cidade de 1953, organizada pela PMJP.

No plano foram previstas quatro praças, duas das quais (as maiores) interrompiam ruas, criando agradáveis efeitos visuais. Três delas foram locadas no terreno da Marinha e uma no setor situado ao sul da gleba de Monteiro da Franca. Nenhuma foi localizada nesta – uma decisão muito conveniente para seu proprietário.

Convém observar que o desenho que aparece na Fig. 72 é uma versão melhorada – elaborado pela autora desta dissertação – de um trecho da planta da cidade de 1953. A cópia desta utilizada nesta pesquisa é uma colagem de várias folhas contendo diferentes partes da carta. As folhas correspondentes à área ora focalizada foram justapostas sem precisão, o que modificou um pouco o traçado em pauta. Foi para corrigir essa distorção que esta autora produziu a versão da planta que se vê na referida figura.

As duas principais qualidades do plano de expansão ora analisado (ao qual esta autora deu esse nome de Manaíra em alusão ao bairro que ele gerou) eram suas praças e o fato de que ele se harmonizava muito bem com o vizinho Loteamento Tambaú, em razão dos seus traçados assemelhados. Outras duas qualidades eram os efeitos visuais possibilitados por suas ruas fletidas e as larguras apropriadas da grande maioria de suas quadras.

Entretanto, prejudicavam o plano os seguintes defeitos: (a) a monotonia presente na maior parte dele, (b) seus numerosos cruzamentos viários, (c) a falta de uma ou mais praças na gleba de Monteiro da Franca, e (d) a orientação dada à grande maioria das quadras, que acarretaria o inevitável aparecimento de muitos lotes com frente para o poente.

O processo de implantação do plano se estendeu ao longo de duas décadas.

Ele começou com a aprovação do Loteamento Monteiro da Franca, em dezembro de 1952. O projeto deste, de autor desconhecido, seguiu quase fielmente o plano da prefeitura, mas reduziu para 15 metros a largura das novas ruas e deu à via já existente na gleba (que hoje é denominada Rua Franca Filho) a largura de 12 metros. Essas modificações aumentaram um pouco o comprimento das quadras. Ressalte-se que no projeto aprovado do loteamento, que está arquivado na prefeitura de João Pessoa, está desenhada uma secção do arruamento projetado pelo poder municipal que era contígua ao limite sudeste da gleba loteada – o que comprova que o plano aqui examinado precedeu o Loteamento Monteiro da Franca.

Em setembro de 1955, o governo central, através da Caixa Econômica Federal, parcelou o terreno pertencente à Marinha brasileira, que cobria uma área de aproximadamente 25 hectares. Coube ao arquiteto carioca Acácio Borsói, radicado no Recife, projetar o parcelamento, que recebeu o nome de Jardim Manaíra. Ele também reduziu para 15 metros a largura de quase todas as ruas, mas aumentou para 23 metros a largura de parte de uma via (a que passava no meio do loteamento, indo do nordeste para o sudoeste). Ademais ele substituiu as três praças contíguas do plano municipal por uma única praça – com 60 metros de largura e pouco mais de 250 metros de comprimento –, que interrompia a rua que foi alargada.

Dois loteamentos pequenos foram criados nos anos seguintes e só em 1971 é que foi loteada uma gleba com oito hectares, lindeira à Avenida Ruy Carneiro (nome que tinha então a antiga estrada de Tambaú). O projeto desse loteamento, o Jardim Tambaú, de autoria desconhecida, também reduziu a largura das ruas para 15 metros, mas, afora isso, seguiu com fidelidade o plano municipal traçado quase 20 anos antes.

Não foram encontrados no arquivo da PMJP os projetos de loteamento das glebas situadas entre o último parcelamento e o primitivo aglomerado de Tambaú.

A Fig. 73 mostra os principais loteamentos implantados na área de expansão de Manaíra aqui analisada.

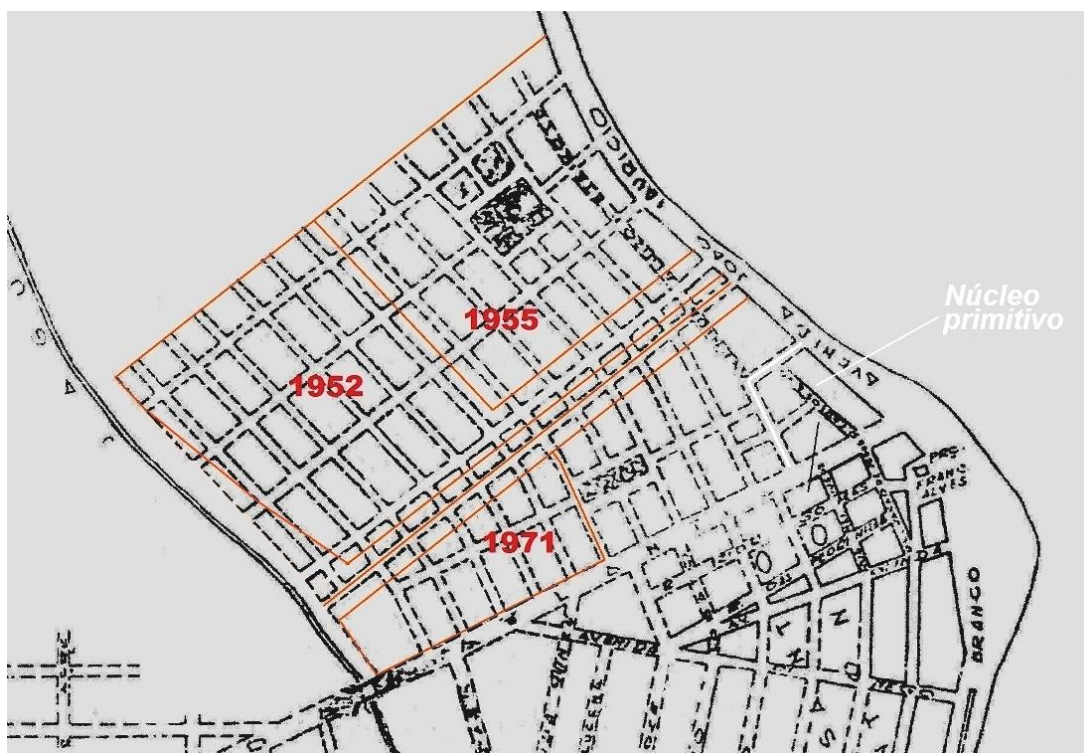


Figura 73: Principais loteamentos implantados na área de expansão de Manaíra.
Fonte: Criação desta autora sobre a planta oficial da cidade de 1953, da PMJP.

Ao norte dessa área foram criados, entre 1953 e 1957, três loteamentos contíguos (o São Gonçalo, o Reginaldo Freitas e o Jardim Pan-América) que davam continuidade ao traçado dela elaborado pela prefeitura municipal.

A expansão aqui tratada gerou boa parte do bairro de Manaíra e com esses três loteamentos deu origem à maior parte deste.

2.9. Loteamento Jardim América

Em 1953, a Sociedade Imobiliária Jaguaribe Ltda. loteou uma gleba de sua propriedade (Figs. 45 e 74), com quase 100 hectares, situada nas proximidades da ponta do

Bessa, entre a praia e a estrada pavimentada que ligava a cidade de João Pessoa ao porto de Cabedelo (SARMENTO, 2012) – dando origem assim ao distante Loteamento Jardim América.

Sarmento (2012, p.27) assim especulou sobre a decisão de se lotear esse terreno tão afastado do perímetro urbano da capital paraibana:

É provável que esse loteamento tenha constituído uma tentativa de criar, de forma planejada e com maior porte, um núcleo de veraneio distante da cidade, como os que existiam ao norte, na praia do Poço e na ponta de Mato, mas que não fosse tão afastado quanto esses.

O loteamento mais próximo da gleba, o suburbano Jardim Oceania I (mancha azul na Fig. 74), distava dela quase dois quilômetros na direção sudeste. Criado pouco antes, ele estendia-se à beira-mar por cerca de 1.700 metros e também compunha-se de lotes destinados a residências secundárias (SARMENTO, 2012).

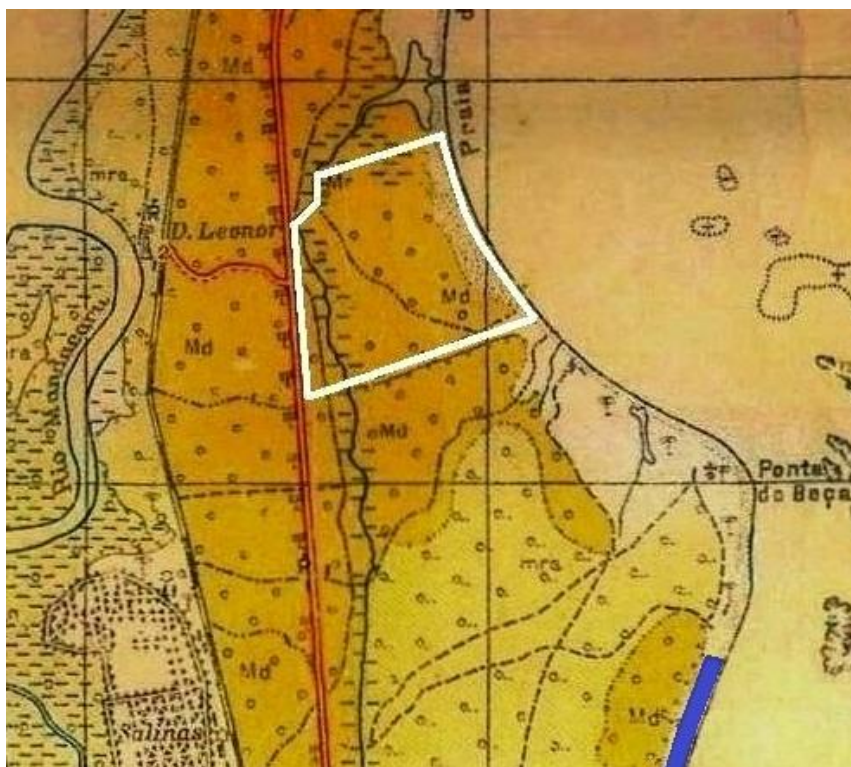


Figura 74: Localização, em planta de 1949, da gleba onde foi implantado o Loteamento Jardim América (perímetro branco). **Fonte:** Criação desta autora sobre planta do Serviço Geográfico do Exército.

A gleba media longitudinalmente uns 1.100 metros e sua largura média (entre a praia e a estrada) era pouco inferior a 1.000 metros. Ao norte ela confinava com a foz do rio Jaguaribe – curso de água que a atravessava quase na direção norte-sul –, na qual havia um maceió. Ela continha algumas áreas alagáveis, localizadas nas imediações dessa desembocadura. Praticamente plana, ela tinha uma altitude média que excedia em poucos metros o nível do mar.

Esta pesquisa não conseguiu identificar o projetista do Loteamento Jardim América, mas pelo seu projeto se vê que ele – assim como o autor do Loteamento Jardim Tambauzinho – devia ser um profissional bem preparado. Aliás, é possível que os dois parcelamentos tenham sido traçados por um mesmo profissional, devido a certas semelhanças que eles compartilham.

Curiosamente, o traçado do Jardim América não seguiu a fórmula do plano de expansão de Manaíra, elaborado no ano anterior, que – como o projeto do Loteamento Tambaú, de 1938 – teve por modelo um trecho da malha viária de Copacabana. Ele também não seguiu as soluções dadas por Saturnino de Brito nos seus planos para Vitória e Santos (Figs. 37 e 40, do capítulo anterior), ambas concebidas para áreas adjacentes a enseadas. Seu modelo parece ter sido Miami Beach (um dos mais renomados núcleos urbanos praianos dos Estados Unidos nos anos 1950), cujo tecido, projetado nos anos 1910 por Carl Fisher, era basicamente uma quadrícula ortogonal tradicional, mas continha duas fileiras de quadras lindeiras à praia, compreendidas entre ruas longitudinais paralelas que acompanhavam mais ou menos a linha da costa e eram oblíquas à quadrícula (Fig. 75).

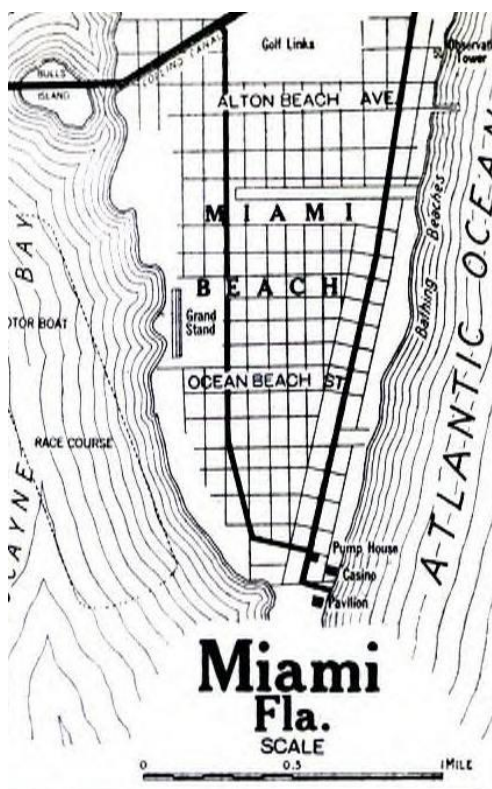


Figura 75: Planta de Miami Beach (1919).
Fonte: Florida State Archives

O traçado que se deu ao Loteamento Jardim América era dominado por uma quadrícula ortogonal, mas continha, à beira-mar, uma fileira de quadras delimitada por duas longas vias curvas paralelas à linha da costa (Fig. 76). Essa interessante solução conciliadora aceitava que as quadras lindeiras à praia tivessem uma configuração

irregular ditada pelo encurvamento da via litorânea, como ocorrera no Loteamento Tambaú, mas – contrariamente ao que acontecera neste – não estendia essa irregularidade ao resto do parcelamento.

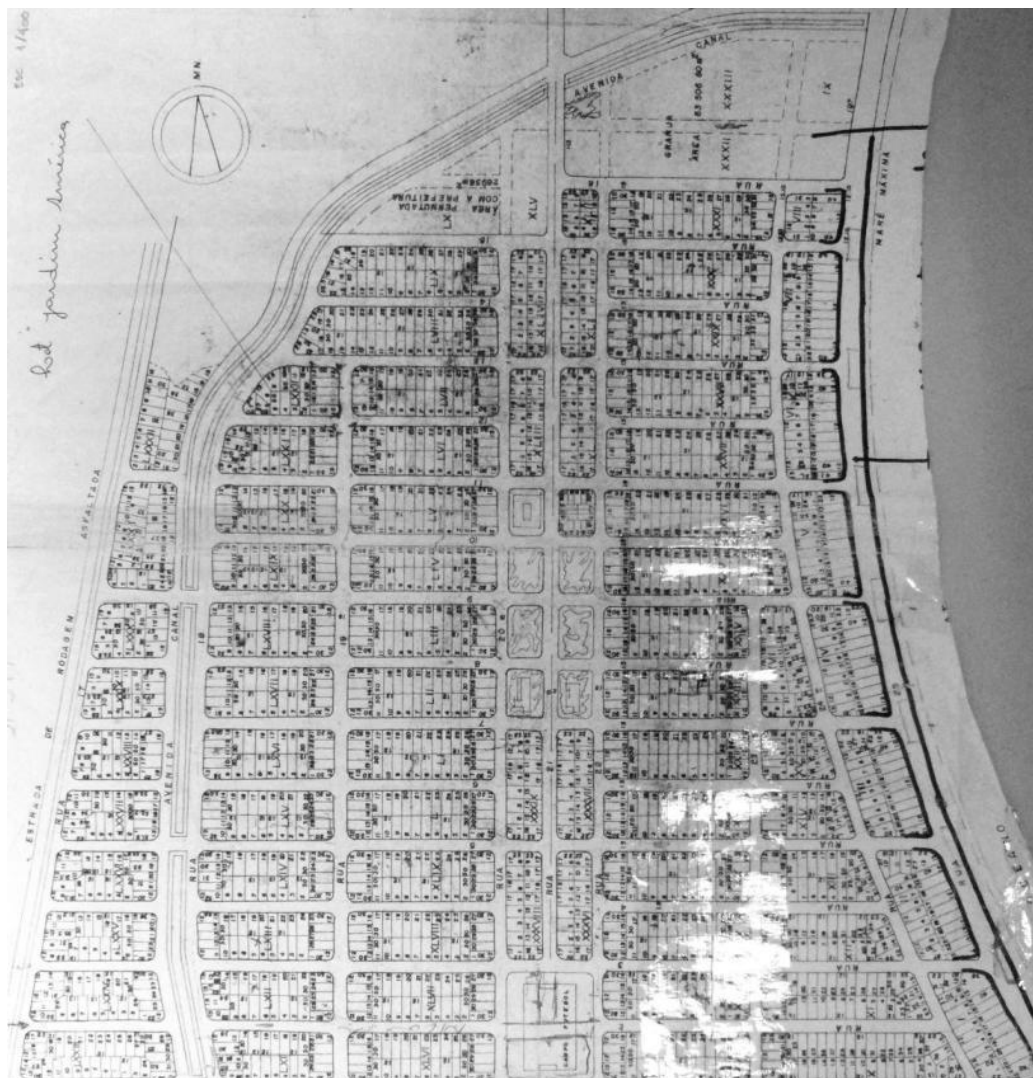


Figura 76: Projeto do Loteamento Jardim América. **Fonte:** Arquivo da PMJP.

Agregava interesse à quadrícula ortogonal – cujas vias longitudinais seguiam uma direção próxima da norte-sul – sua estreita seção central diferenciada, que constituía sua espinha dorsal e lembrava eixos monumentais do urbanismo barroco. Rasgada longitudinalmente no meio por uma rua, ela continha – além de várias quadras bem estreitas subdivididas em lotes – uma grande quadra reservada para um campo de futebol, seis pequenas praças adjacentes e uma quadra destinadas a um edifício público.

Também movimentava a quadrícula uma avenida com quase 50 metros de largura que margeava o rio Jaguaribe deixando este entre suas duas pistas.

Desconsiderando a existência de áreas alagáveis na gleba loteada, o projetista do loteamento estendeu a quadícula por cima delas.

Com exceção da referida avenida e também da via costeira e da rua central da aludida secção diferenciada (cujas larguras eram respectivamente 25 e 20 metros), as ruas do loteamento tinham 15 metros de largura.

As quadras da praia tinham largura de 70 metros e comprimentos variados (entre 135 e 150 metros). As da secção central (salvo uma, destinada a um campo de futebol) eram retângulos com largura de 44 metros e comprimento de 60 ou 135 metros.

Em geral as quadras do restante da quadícula ortogonal estavam orientadas adequadamente (com os lados maiores voltados para o norte e o sul) e a maioria delas não eram retangulares, e sim trapezoidais, em virtude dos traçados oblíquos da estrada de Cabedelo, do rio Jaguaribe e da via paralela à avenida litorânea. Salvo raras exceções, elas tinham largura de 60 metros. Nas retangulares os lados maiores mediam 180 metros, e as trapezoidais tinham comprimentos variados, compreendidos entre 70 e 250 metros.

Predominavam os lotes com 12 metros de testada e 30 metros de profundidade. Os lotes da beira-mar eram 10 metros mais profundos. Já os da secção central diferenciada mediam geralmente 17 metros por 22 metros. Havia muitos lotes com frente para o poente.

As principais qualidades do traçado do loteamento eram (a) uma certa variedade que estava presente nele, (b) a secção central diferenciada e, em particular, suas seis praças adjacentes, (c) os efeitos visuais possibilitados pelas três vias encurvadas, (d) o tamanho, forma e orientação apropriados da maioria das quadras, (e) a boa largura das ruas. Já seus defeitos maiores eram: a monotonia de algumas de suas partes, os numerosos cruzamentos viários, a existência de muitos lotes com frente para o poente e as quadras localizadas em áreas alagáveis.

O traçado que se vê na Figura 76 foi executado com uma única modificação importante: como a prefeitura não implantou no tempo devido a avenida que margearia o rio, o terreno a ela destinado foi invadido por uma favela linear.

Mais ainda que o Loteamento Jardim Tambauzinho, o projeto em questão representou um substancial avanço em relação aos grandes loteamentos criados na capital paraibana na primeira metade do século. Além disso, ele foi o melhor dos planos de expansão aqui analisados que se materializaram.

O Loteamento Jardim América gerou a maior parte do bairro hoje denominado Bessa.

CONCLUSÃO

Em 1913, a cidade da Parahyba ocupava uma área de mais ou menos 230 hectares. A maior parte dela resultara de um crescimento físico espontâneo, na forma principalmente de alinhamentos de edificações margeando estradas e suas travessas e de tecidos orgânicos gerados pela gradual concentração de casebres erguidos pelas populações carentes. Pouco mais de 80 hectares dela haviam surgido de um planejamento prévio – que dera origem ao seu núcleo inicial quinhentista, a várias ruas retas abertas nos séculos XIX e XX e ao arruamento inicial do bairro de Jaguaribe.

Nesse mesmo ano, foi projetada por Saturnino de Brito a primeira grande expansão planejada da cidade, englobando uma área de uns 100 hectares, correspondente a pouco mais de 40% da superfície do tecido urbano existente. A singularidade do projeto levou a que ele não se materializasse, mas isso não alterou o fato de que ele constituiu, em razão de sua originalidade e vanguardismo, uma notável contribuição conceitual à produção urbanística brasileira da Primeira República.

Em vez desse projeto, uma década depois, implantou-se, no mesmo local onde ele deveria ser executado, um arruamento diferente e um pouco mais amplo. Planejado sob a coordenação do prefeito Guedes Pereira, ele constituiu a primeira grande expansão planejada a ampliar a capital paraibana, seus 130 hectares representando 40 % da área que esta tinha pouco antes da implantação dele (cerca de 320 hectares). Entre 1913 e 1923 a cidade ganhara outros 90 hectares (aproximadamente), a maior parte dos quais foi agregada por um pequeno bairro de traçado projetado (o Roger), uma expansão planejada – com cerca de 40 hectares – do bairro de Jaguaribe, e algumas ampliações espontâneas.

Em 1930, já estava aprovada pela administração municipal uma nova expansão planejada, bem maior que a anterior e composta de um arruamento (denominado Veado – Sobradinho) cobrindo uma área de pouco mais de 170 hectares e um prolongamento dele, na direção leste, que não se materializaria, apesar de incluído pela prefeitura na planta oficial da cidade de 1930. Com esse arruamento, a superfície das grandes expansões planejadas da capital paraibana elevou-se, nesse ano, para cerca de 300 hectares, o que equivalia a quase 60% dos 510 hectares que ocupava o restante da cidade representada na mesma planta – dele excluída a ampliação projetada pela municipalidade para Tambaú, que não se concretizaria. Esse percentual não era ainda maior que seu equivalente relativo a 1923 porque entre esse ano e 1930 a cidade ganhou cerca de 190 hectares de tecido formado espontaneamente (bairro de Cruz das Armas e pequenos acréscimos na periferia norte) e uma substancial extensão de

tecido planejado, criado por ampliações de pequeno ou médio porte (como a que foi implantada a leste da expansão de Guedes Pereira).

Em 1938, dois loteamentos (o Tambaú e o Santa Júlia – Macacos) aumentaram para cerca de 530 hectares a área conjunta das grandes expansões planejadas da capital paraibana. Esse número correspondia a três quartos dos cerca de 700 hectares que o restante da cidade tinha em 1940 e a 43% da área total da cidade, como o revela a planta dela, desse ano, publicada por Sousa & Vidal (2010). Além desses loteamentos, a cidade ganhara entre 1930 e 1940 cerca de 190 hectares, a grandíssima maioria dos quais foi agregada por parcelamentos planejados de pequeno e médio porte.

Nos primeiros anos da década de 1950, três outras grandes expansões planejadas ampliaram o tecido da capital paraibana.

Duas eram loteamentos, o Jardim Tambauzinho, de 1952 e com cerca de 65 hectares, e o Jardim América, de 1953, com quase 100 hectares e que não foi representado na planta oficial da cidade desse ano por estar muito afastado do tecido urbano.

A outra expansão era um plano de arruamento – elaborado pela prefeitura municipal e por ela inserido nessa última planta – que determinava o traçado a ser seguido pelos loteamentos que fossem ser implantados numa área de quase 80 hectares situada a leste do rio Jaguaribe e ao norte da estrada velha de Tambaú (hoje denominada Avenida Ruy Carneiro).

Essas três ampliações fizeram com que em 1953 a superfície das grandes expansões planejadas agregadas à capital paraibana somasse 770 hectares, o que correspondia a 80 % dos cerca de 960 hectares que o restante da cidade tinha então (segundo planta desse ano), e a quase 45 % da área total dela.

Observe-se que entre 1940 e 1953 o tecido urbano de João Pessoa ganhou aproximadamente 260 hectares não resultantes de grandes expansões planejadas. A quase totalidade deles foi gerada por loteamentos de pequeno e médio porte – dos quais os mais interessantes, em termos morfológicos, eram o Jardim Miramar, com cerca de 30 hectares e com um traçado irregular planejado (que em parte lembrava o plano de Barry Parker para o Jardim América, em São Paulo), e o loteamento dos Sítios Velho e Novo, em Jaguaribe, com aproximadamente 33 hectares, cujo traçado, projetado pelo arquiteto Clodoaldo Gouveia, tinha por foco uma praça semicircular.

Entre 1913 e 1953, a extensão da cidade de João Pessoa passou de 230 a 1.730 hectares. As grandes expansões planejadas foram responsáveis por pouco mais da metade (51,3 %) desse acréscimo de 1.500 hectares. Esse percentual atesta quanto foram importante para o crescimento físico da capital paraibana entre 1913 e 1953 os grandes fragmentos articulados de traçado planejado, agregados gradualmente ao longo do tempo, que foram analisados no capítulo precedente.

O Apêndice 4 sintetiza em diagrama o aumento da área da capital paraibana verificado entre 1913 e 1953.

O traçado quadriculado só não estava presente em uma das ampliações estudadas: a de Saturnino de Brito, de desenho ímpar, onde predominavam quadras triangulares, trapezoidais e pentagonais.

Mas as quadrículas das demais expansões não tinham todas a mesma natureza. Elas repartiam-se em várias categorias diferenciadas.

A da expansão de Guedes Pereira lembrava, por sua irregularidade, quadrículas de certas *bastides* medievais. Suas ruas – algumas das quais eram fletidas – seguiam mais de duas direções e com frequência não se cruzavam em ângulo reto. Havia nela um predomínio das quadras trapezoidais.

Contrastava com ela a quadrícula do arruamento Veado–Sobradinho, que além de ser inteiramente ortogonal era também uniforme, tendo resultado da repetição monótona de uma quadra-padrão com a forma de um retângulo alongado. Ela pertencia àquela categoria da qual fazem parte as quadrículas do plano de Nova Iorque (1811) e do Loteamento Villa Ipanema, e assemelhava-se muito a esta última devido ao tamanho e formato de suas quadras.

Também eram ortogonais as duas quadrículas do Loteamento Santa Júlia – Macacos. Contudo elas não eram uniformes, suas quadras sendo retângulos de proporções e dimensões variadas. Ademais, atenuava sua rigidez o fato de elas estarem acopladas a um tecido de traçado irregular e a um setor semicircular – de inspiração renascentista e afiliado à *urbanística formal* –, rasgado por vias radiais e anelares.

Duas quadrículas ortogonais bem mais interessantes eram as dos loteamentos Tambauzinho e Jardim América, que tinham em comum as características de ter no centro uma grande praça ou um conjunto de pequenas praças contíguas (traço inspirado, talvez, na *plazas mayores* dos *dameros* hispanoamericanos) e de conter algumas quadras destinadas a edifícios ou equipamentos de uso público. Agregavam interesse adicional ao segundo loteamento sua secção central, formada por duas fileiras de quadras muito estreitas, que contrastava com o resto da quadrícula, e o fato de esta estar articulada com uma fileira de quadras compreendida entre duas ruas curvas paralelas à linha do litoral.

Ainda mais interessante era a quadrícula ortogonal *mondriânica* do plano de Nestor de Figueiredo, que lembrava tramas de quadros de Mondrian e que continha várias praças (geralmente estreitas), ruas se encontrando em entroncamento, e quadras de diferentes tamanhos, proporções e orientações. Esse plano destacava-se por combinar diferentes tipos de traçado: a trama *mondriânica*, a quadrícula ortogonal convencional, vias diagonais convergentes de inspiração barroca, o setor semicircular

acima aludido e uma variante deste em que ruas formadas por segmentos de reta de diferentes direções substituíam as vias anelares.

Por fim, uma modalidade bem peculiar de quadrícula não ortogonal foi utilizada em duas ampliações litorâneas: o Loteamento Tambaú e o plano de expansão de Manaíra. Inspirada no arruamento de Copacabana, ela caracterizava-se por ser composta de uma série de ruas paralelas fletidas que acompanhavam a linha encurvada da costa e uma sucessão de vias retas, nem sempre paralelas, que corriam da praia em direção ao interior.

Ressalte-se que foram constatadas duas diferenças marcantes entre os planos de expansão dos anos 1950 e os anteriores a 1940.

Nestes, em geral as quadras tinham largura maior do que o necessário para casas da classe média (a qual comumente variava entre 80 e 100 metros), resultando daí a frequente divisão posterior delas para gerar quarteirões com larguras menores, mais rentáveis para o loteador e mais apropriados às necessidades dos compradores de lotes. No início dos anos 1950, os projetistas já tinham se dado conta de que a largura adequada para as quadras-padrão de loteamentos para a classe média da capital paraibana era uma medida compreendida, em regra geral, entre 50 e 60 metros. Assim, os quarteirões das expansões dos anos 1950 aqui analisadas tinham geralmente largura com tal ordem de grandeza.

Por outro lado, não foram deixadas praças nos três planos de expansão de iniciativa privada anteriores a 1940 – diferentemente do que aconteceu em dois dos planos de iniciativa do poder público (a ampliação de Guedes Pereira continha uma grande praça e um parque e o plano de Figueiredo propunha numerosas praças e dois parques).

Contudo, a praça não só se fazia presente nos dois grandes loteamentos dos anos 1950, como exercia um papel importante no traçado deles. Da mesma forma, praças foram previstas no plano de expansão da mesma época elaborado pela administração municipal.

Convém destacar nesta conclusão a questão da harmonização das expansões aqui estudadas com o tecido urbano existente.

Diferentes níveis de harmonização foram constatados por esta pesquisa.

A maioria das expansões (ampliação de Guedes Pereira, arruamento Veado–Sobradinho, plano de Nestor de Figueiredo, loteamento Santa Júlia – Macacos e plano de expansão de Manaíra) se harmonizavam bem com o entorno arruado, em razão do seu desenho assemelhado ao dos arruamentos adjacentes (ou próximos), e/ou por conter ruas que eram o prolongamento de vias destes.

No Jardim Tambauzinho alcançou-se apenas uma harmonização parcial, pois o loteamento diferenciava-se do contíguo Jardim Miramar em termos de desenho e algumas

ruas suas não se articulavam bem com vias do adjacente loteamento Santa Júlia – Macacos.

Nos loteamentos Tambaú e Jardim América não houve necessidade de se preocupar com a questão em pauta, porque eles estavam bem afastados dos arruamentos existentes. Bastava apenas articulá-los satisfatoriamente com o traçado das vias que os ligavam à cidade existente (respectivamente a Avenida Eptácio Pessoa e a estrada de Cabedelo), o que foi feito.

Somente uma das expansões, a proposta por Saturnino de Brito, não se harmonizava com a cidade existente, devido ao seu traçado muito irregular, dominado por ângulos agudos, que contrastava com as quadrículas adjacentes.

Convém também chamar a atenção para as estratégias utilizadas pelo poder público para implantar seus dois planos de expansão que se materializaram.

O prefeito Guedes Pereira pediu aos donos de glebas que doassem as terras necessárias à abertura das vias por ele idealizadas e quase sempre viu seus pleitos serem atendidos. Nos poucos casos de recusa da parte dos proprietários, ele desapropriou os terrenos de que precisava.

A implantação do plano de expansão de Manaíra também resultou de acordos entre a prefeitura e donos de glebas. Como não tinha o poder de exigir que eles o seguissem quando fossem lotear suas propriedades, ela teve de convencê-los de que o plano convinha a eles e à cidade. Note-se que tal estratégia não teve êxito em relação ao plano municipal que prolongava o arruamento Veado–Sobradinho na direção leste, que a prefeitura manteve vivo durante muitos anos, mas não conseguiu concretizar, por terem se negado a segui-lo os proprietários das terras por ele abrangidas.

Já a implantação dos planos de expansão de iniciativa privada se fez sem esforços da administração municipal, já que a aprovação de um projeto de loteamento transferia automaticamente ao domínio público as ruas, praças e demais áreas públicas nele constantes (Art. 3º do Decreto-Lei nº 58, de 10-12-1937).

Viu-se nas primeiras páginas deste capítulo conclusivo que entre 1913 e 1953 a maior parte do crescimento físico ocorrido na capital paraibana resultou de um conjunto de grandes expansões projetadas nesse intervalo de tempo.

Mas não foi só em termos da quantidade de área agregada ao tecido urbano que essas expansões foram importantes. Elas também deram à cidade uma contribuição fundamental em termos qualitativos, por terem gerado quase todos os melhores setores dela.

Os três bairros mais nobres da cidade, que são hoje Cabo Branco, Tambaú e Manaíra, resultaram de duas das expansões aqui examinadas e de ampliações delas.

Durante a década de 1970 e parte da seguinte, o bairro dos Estados, que se desen-

volveu no arruamento Veado–Sobradinho, era o local de moradia preferido pela maior parte das famílias pessoenses de renda média e alta.

Além disso, o bairro da Torre, parcialmente gerado pelo Loteamento Santa Júlia – Macacos, talvez seja hoje o principal pólo de prestação de serviços de saúde que a cidade possui, oferecendo atendimento ao conjunto de sua população.

Acrescente-se, que um dos principais cartões-postais da capital paraibana – o parque Solon de Lucena – está localizado numa expansão planejada aqui analisada, o que significa que esta deu uma contribuição importante à moldagem da imagem simbólica da cidade.

Pelo substancial impacto que tiveram as grandes expansões planejadas aqui tratadas na história urbanística da capital paraibana, fica claro que foi acertada a decisão de estudá-las com profundidade nesta dissertação.

Seria interessante que outros pesquisadores dessem continuidade ao estudo aqui apresentado efetuando uma análise da contribuição das grandes expansões planejadas para o crescimento físico da capital paraibana após 1953.

Para finalizar esta dissertação serão apresentadas em seguida cinco fotografias aéreas recentes do Google Earth retratando o espaço construído que se formou nas sete expansões pessoenses, aqui analisadas, que foram implantadas.



Figura 77: Expansão de Guedes Pereira, em 2009. **Fonte:** Google Earth, 2012.



Figura 78: Área planejada do Loteamento Santa Júlia – Macacos, em 2009. **Fonte:** Google Earth, 2012.

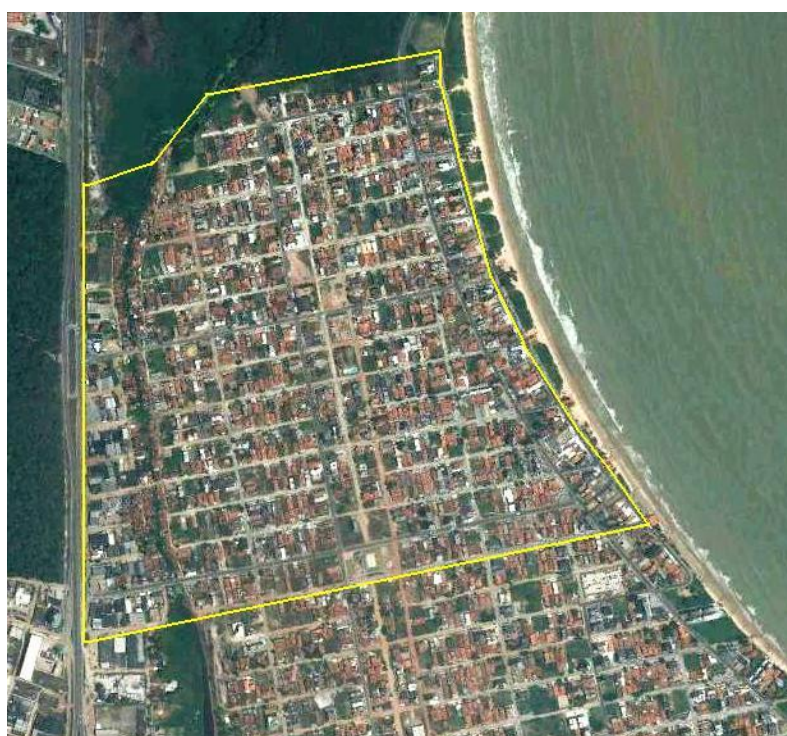
Figura 79: Arruamento Veado–Sobradinho, em 2008. **Fonte:** Google Earth, 2012.





Figura 80: Loteamentos Tambauzinho (à esquerda) e Tambaú (à direita, em baixo) e expansão de Manaíra (em cima) em 2008/2009. **Fonte:** Google Earth, 2012.

Figura 81: Loteamento Jardim América, em 2011. **Fonte:** Google Earth, 2012.



REFERÊNCIAS

- A REPÚBLICA, Natal, 03-08-1903.
- A UNIÃO, João Pessoa, 24-10-1920.
- A UNIÃO, João Pessoa, 28-10-1924.
- A UNIÃO, João Pessoa, 04-02-1932.
- A UNIAO, João Pessoa, 10-03-1932.
- A UNIÃO, João Pessoa, 29-06-1941.
- A UNIÃO, João Pessoa, 27-11-1954.
- AYUNTAMIENTO DE MADRID. **Plan Castro 150 años**. Madri: Ayuntamiento de Madrid, 2010.
- BARALDI, M. **Tesi: Riqualificazione di un quartiere di Ferrara**. Disponível em <www.webalice.it/massimobaraldi/Tesi.htm>. Acesso em 12-02-2011.
- BENEVOLO, L. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 1993.
- BENEVOLO, L. **La città nella storia d'Europa**. Roma: Laterza, 2011.
- BERUTO, C. **Progetto del Piano Regolatore della Città di Milano**. Milão, 1884.
- BORSOI, A. **Projeto do Loteamento Jardim Manaíra**. João Pessoa, 1955.
- BRASIL, Decreto-Lei nº 58, de 10-12-1937.
- BRIDGES, W. **Map of the City of New York and Island of Manhattan with Explanatory Remark and References**. Nova Iorque: Bridges, 1811.
- BRITO, F. **A planta de Santos**. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild, 1915.
- _____. Le tracé sanitaire des villes. In: **Urbanismo – Estudos diversos**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1994, p. 23-157.
- _____. **Projecto de um novo arrabalde – 1896**. Rio de Janeiro: Xerox do Brasil, 1996.
- _____. Saneamento de Paraíba do Norte. In: **Obras Completas, tomo V**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.
- CAIXA ECONÔMICA FEDERAL. **Projeto do Loteamento Jardim Miramar**. João Pessoa, c. 1950.
- CARMONA, L; GÓMEZ, M. **Montevideo: Proceso planificador y crecimientos**. Montevideu: Publicaciones Farq, 2002.
- CASTEX, J. **Renacimiento, barroco y clasicismo**. Historia de la arquitectura, 1420-1720. Madri: Akal, 1994.
- CASTRO, J. Contribuição de Adolfo Herbster à forma urbana da cidade de Fortaleza. **Revista do Instituto do Ceará**, v. 108, p.43-90, Fortaleza, 1994.

CIHAR, A. **Planta da Cidade de João Pessoa, capital do Estado da Parahyba**. João Pessoa: PMJP, 1930.

CORNELL, E. **A arquitetura da relação cidade–campo**. Brasília: Alva, 1998.

CZAJKOWSKI, J. (org.). **Do cosmógrafo ao satélite**: mapas da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de urbanismo/ Centro de Arquitetura e Urbanismo, 2000.

DELAGRIVE, J. **Plan de Versailles...** Paris, 1746.

ERA NOVA, nº 18, João Pessoa, 1921.

FERREIRA, G. **Um desejo chamado metrópole**: A modernização urbana de Vitória no limiar do século XX. Vitória: UFES, 2009. Dissertação de Mestrado - Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2009.

FIGUEIREDO, N. **Plano de remodelação e extensão da cidade de João Pessoa**. João Pessoa, 1932.

FLAGG, E. The plan of New York, and how to improve it. **Scribner's Magazine**, v. 36, p. 253-56, Nova Iorque, 1904.

FRANCA, M. **Projeto do Loteamento Monteiro da Franca**. João Pessoa, 1952.

FREIRE, J. **Projeto do Loteamento Santa Júlia – Macacos**. João Pessoa, 1938.

FREITAS, R. **Projeto do Loteamento Reginaldo Freitas**. João Pessoa, 1954.

FUERTES, E. et al. **Saneamento da cidade e porto de Santos**: Atlas 1895. São Paulo: Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo, 1895.

GASPAR, C. **Orla carioca**: história e cultura. São Paulo, 2004.

GIRÃO, R. **Geografia estética de Fortaleza**. Fortaleza: Casa de José de Alencar, 1997.

GORELIK, A. **La grilla y el parque**: Espacio Publico y Cultura Urbana en Buenos Aires, 1887-1936. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 1998.

GOUVEIA, C. **Projeto do Loteamento Sítios Velho e Novo**. João Pessoa, 1956.

HALL, T. **Planning Europe's Capital Cities: Aspects of Nineteenth-Century Urban Development**. Londres: E&FNSpon, 1997.

IMOBILIÁRIA JAGUARIBE. **Projeto do Loteamento Jardim América**. João Pessoa, 1953.

IMOBILIÁRIA JAGUARIBE. **Projeto do Loteamento Jardim Pan-América**. João Pessoa, 1957.

KALLIVETRAKIS, L. **Athens in the 19th century**: From regional town of the Ottoman Empire to capital of the kingdom of Greece. Disponível em <www.eie.gr/archaeologia/En/chapter_more_9.aspx>. Acesso em 15-03-2011.

KLIASS, R. **Parques urbanos de São Paulo**. São Paulo: Pini, 1993.

- KOSTOF, S. **The City Shaped: Urban Patterns and Meanings through History**. Londres: Thames & Hudson, 2006.
- LAMAS, J. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Gulbenkian, 1993.
- LANGLEY, H. Historical and Statistical Review of San Francisco. **San Francisco Directory**. San Francisco, 1862.
- LASCIO, M. **Loteamento San Juan**. João Pessoa: 2011. Entrevista concedida a Anne Stephannie de Lima.
- LEVASSEUR, E. **O Brasil**. Rio de Janeiro: Bom Texto/Letras e Expressões, 2000.
- LIMA, P. de. **Luís da Câmara Cascudo e a questão urbana em Natal**. Natal: EDUFRN, 2006.
- LIRA, E. **Projeto do Loteamento Tambaú**. João Pessoa, 1938.
- MAK, G. Amsterdam as the “Compleat Citie”. In: MUSTERD, S. & SALET, W. (orgs). **Amsterdam human capital**. Amsterdã: Amsterdam University Press, 2003, p. 31-48.
- MARMOLEJO, C. **Barcelona**: Breve reseña histórica 1857-2000. Disponível em <<http://www-cpsv.upc.es/documents/Barcelona1857-2000.pdf>>. Acesso em 25/03/2011.
- MCKEAN, C. **Edinburgh, an Illustrated Architectural Guide**. Edimburgo: Scottish Academic Press, 1983.
- MEDEIROS et al. **Planejamento Urbano e as Modificações Histórico-estruturais no Município de Natal, RN**. In IV CONNEPI, Belém-PA, 2009. Disponível em <http://connepi2009.ifpa.edu.br/connepi-anais/artigos/193_2167_597.pdf>. Acesso em 13 dez 2011.
- MENEZES, J. O Recife espelho de Maurício. In: MENEZES, J. et al(orgs). **Eu, Maurício: os espelhos de Nassau**. Recife: Instituto Cultural Bandepe, 2004, p. 64-83.
- MIRANDA, J. **Evolução Urbana de Natal em 400 anos**. Natal: Prefeitura Municipal e Governo do Estado, 1999.
- MURRAY, J. **A handbook for travellers in Southern Germany**. 8 ed. Londres: John Murray, 1858.
- NÓBREGA, A. **Projeto do Loteamento São Gonçalo**. João Pessoa, 1953.
- NOGUEIRA, H. **As primeiras décadas da eletricidade e do saneamento básico na capital paraibana, 1900-1940**. João Pessoa: UFPB, 2005. Dissertação de Mestrado - Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2005.
- OLIVEIRA, G. **De cidade a cidade: O Processo de Modernização do Natal 1889/1913**. Natal: EDUFRN, 1999.
- PANERAI, P. **Análise Urbana**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.
- PITT, L. **Projeto do Loteamento Jardim Tambaú**. João Pessoa, 1971.
- PMJP. **Planta da cidade de João Pessoa**. João Pessoa, 1953.

PMJP. **Planta do Loteamento Jardim Tambauzinho**. João Pessoa, 1975.

1º GPT E. **Boletim Interno nº 126, de 14-07-2009**. João Pessoa: 1º GPT E, 2009.

PROJETO do Loteamento San Juan. João Pessoa, c. 1965.

PROJETO do Loteamento Veado–Sobradinho. João Pessoa, 1938.

SÃO PAULO, Lei Municipal nº 3.427, de 19-11-1929.

SARMENTO, M. **O processo de ocupação urbana de um setor litorâneo de uma capital brasileira**: O caso do Bessa, em João Pessoa-PB. João Pessoa: UFPB, 2012. Dissertação de Mestrado - Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2012.

SEDLÁKOVÁ, R. **Prague, an architectural guide**. Veneza: Arsenale, 1997.

SERVIÇO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO. **Planta de João Pessoa**. Rio de Janeiro. Serviço Geográfico do Exército, 1944.

SIMONI, L. **A planta da Cidade de São Paulo de 1897**: uma cartografia da cidade existente ou da cidade futura? In: III Simpósio Luso-brasileiro de Cartografia Histórica, 2009, Minas Gerais. Anais. Ouro Preto/MG, 2009.

SIMONINI, Y. **Ribeira, técnica versus natureza**: Transformações em prol de um projeto de modernização (1860-1932). Rio Grande do Norte: UFRN, 2010. Dissertação de Mestrado - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2010.

SITTE, C. **L'art de bâtir les villes**: l'urbanisme selon ses fondements artistiques. Paris, 1996.

SOUSA, A. **A municipalidade de Santos perante a comissão de saneamento**: polêmica com o Dr. Saturnino de Brito. Santos: Oficinas Graphics do Bureau Central, 1914.

SOUSA, A. **Urbanismo Modernista**. João Pessoa, UFPB, 2011. (Comunicação oral).

SOUSA, A. & NOGUEIRA, H. **O plano de implantação da cidade da Parahyba (1585) – Parte II I. Arqutextos**, nº 08.095, São Paulo, abr 2008. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.095/149>>.

SOUSA, A. & VIDAL, W. **Sete plantas da capital paraibana: 1858-1940**. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2010.

SOUSA, A. et al. Inovação no urbanismo brasileiro da Primeira República. O traçado de Saturnino de Brito para a expansão da capital paraibana. **Arquitextos**, nº 070.07, São Paulo, mar 2006. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.070/373>>.

STUCKERT, E. **Planta da cidade da Parahyba**. Parahyba: Prefeitura Municipal, 1928. (redução da carta levantada em 1923 por Kuhn, O. et al.).

TERAN, F. **Ciudad y urbanización en el mundo actual**. Madri: Blume, 1969.

VIDAL, W. **Transformações Urbanas**: A modernização da Capital e o Desenho da Cidade, 1910-1940. João Pessoa: UFPB, 2004. Dissertação de Mestrado - Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2004.

APÊNDICES

APÊNDICE 1 – QUADRO COM AS PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO TRAÇADO DAS GRANDES EXPANSÕES ESTRANGEIRAS ANALISADAS NO CAPÍTULO 1

Expansões	Área	Principais características do traçado
Praga (1348)	200 ha	- Tecido híbrido composto por dois setores de traçado irregular e uma quadricula não ortogonal, assemelhada às de <i>bastides</i> medievais; - Presença de praças na expansão; - Boa articulação viária e harmonia entre o traçado projetado e o existente.
Ferrara (1480)	230 ha	- Quadricula não ortogonal, assemelhada às de <i>bastides</i> medievais; - Presença de uma grande praça no centro da expansão; - Boa articulação viária e harmonia entre o traçado projetado e o existente.
Amsterdã (1607)	Não disponível	- Quadricula ortogonal e não ortogonal, de inspiração renascentista; - Presença de várias praças no tecido ampliado; - Boa articulação viária e harmonia entre o traçado projetado e o existente.
Turim (1620)	40 ha	- Quadricula ortogonal baseada em ideias de tratadistas renascentistas; - Presença de algumas praças no tecido ampliado; - Boa articulação viária e harmonia entre o traçado projetado e o existente.
Turim (1673)	60 ha	
Berlim (1691)	70 ha	- Quadricula ortogonal do tipo <i>damero</i>; - Articulação viária precária e contraste entre o traçado projetado e o existente.
Berlim (1862)	Não disponível	- Quadriculas não ortogonais, assemelhadas às de <i>bastides</i> medievais; - Uso de fórmulas barrocas, como <i>ronds-points</i> e avenidas convergentes; - Quadras muito grandes (cerca de 4 ha); - Ótima articulação viária e harmonia entre o traçado projetado e o existente.
Edimburgo (1768)	40 ha	- Quadricula ortogonal diferenciada, inspirada em cidade ideal renascentista; - Traçado tendo por base duas praças iguais ligadas por uma via central; - Harmonização entre o traçado projetado e o existente desnecessária, devido ao lago que os separavam.
Nova Iorque (1811)	Não disponível	- Quadricula ortogonal; - Apenas uma praça (com função de mercado) foi deixada na vasta expansão; - Articulação viária satisfatória e harmonia entre o traçado proposto e o existente.
Montevideu (1836)	170 ha	- Quadricula ortogonal, no modelo do <i>damero</i> hispano-americano; - Presença de duas praças de inspiração renascentista; - Boa articulação viária e harmonia entre o traçado projetado e o existente.
Atenas (1833)	150 ha	- Traçado de natureza barroca, estruturado a partir de um <i>trivium</i>; - Presença de várias praças, algumas em forma de <i>rond-point</i>; - Boa articulação viária e contraste entre o traçado projetado e o existente.

São Francisco (1849)	270 ha	• Quadrícula ortogonal, do tipo <i>damero</i>; • Quadras muito grandes (cerca de 4 ha); • Articulação viária falha e falta de harmonia entre o traçado projetado e o existente, apesar de ambos serem quadrículas ortogonais.
Barcelona (1860)	2.400 ha	• Mistura do <i>damero</i> tradicional com avenidas convergentes barrocas; • Quadras de forma peculiar (quadrado com os cantos chanfrados); • Boa articulação viária e contraste entre o traçado projetado e o existente.
Madri (1860)	1.500 ha	• Quadrícula ortogonal do tipo <i>damero</i> e pequeno setor de traçado irregular; • Uso de elementos do urbanismo barroco, como <i>ronds-points</i> e praças em forma de losango; • Boa articulação viária e contraste entre o traçado projetado e o existente.
Madri (1882) <i>Cidade Linear</i>	Indefinida	• Conceito inovador e revolucionário; • Expansão linear interligando cidades existentes e tendo por eixo uma ferrovia; • De largura constante, a expansão conteria apenas duas fileiras de quadras.
Milão (1884)	1.800 ha	• Quadrículas não ortogonais subordinadas a uma estrutura viária radial, e setor de traçado barroco tendo por base um <i>trivium</i>; • Quadras muito grandes (4 ha ou mais); • Ótima integração viária e harmonia entre o traçado projetado e o existente.
Haia (1908)	Não disponível	• Traçado radiocêntrico, inspirado em cidades ideais da Renascença italiana; • Presença de fórmulas barrocas (eixos monumentais, <i>ronds-points</i>, etc.); • Presença de ruas curvas, lembrando jardins ingleses; • Harmonização entre o traçado projetado e o existente desnecessária, devido aos amplos vazios que os separavam; • Projeto não implantado.
Munique (1909)	Não disponível	• Traçado irregular de inspiração medieval, baseado em ideias de Camillo Sitte; • Projeto não implantado.

Fonte: a autora

APÊNDICE 2 – QUADRO COM AS PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO TRAÇADO DAS GRANDES EXPANSÕES BRASILEIRAS ANALISADAS NO CAPÍTULO 1

Expansões	Área	Principais características do traçado
Recife (1639)	25 ha	• Traçado inspirado em cidades ideais da Renascença; • Compreendia três setores, dois deles sendo quadrículas ortogonais e um tendo traçado irregular; • Havia três praças que estruturavam o traçado; • Harmonização entre o traçado projetado e o existente desnecessária, devido à distância e ao rio que os separavam.
Fortaleza (1875)	400 ha	• Quase reprodução da quadrícula ortogonal existente, do tipo <i>damero</i>; • Quadras de tamanhos e proporções variados; • Presença de muitas praças e de dois parques lineares; • Ótima articulação viária e harmonia entre o traçado projetado e o existente.
São Paulo (anos 1890) <i>Loteamento Gomes Cardim</i>	250 ha	• Quadrícula ortogonal semelhante à de Nova Iorque; • Ausência de praças; • Articulação viária insatisfatória.
Rio de Janeiro (1894) <i>Loteamento Villa Ipanema</i>	100 ha	• Quadrícula ortogonal uniforme do tipo novaiorquino; • Presença de duas praças, resultantes da supressão de quadras; • Articulação viária satisfatória e harmonia entre o traçado projetado e o existente nas proximidades.
Vitória (1896)	270 ha	• Traçado de natureza barroca, estruturado a partir de um <i>trivium</i>; • Presença de várias praças, algumas em forma de <i>rond-point</i>; • Articulação viária satisfatória e harmonização entre o traçado projetado e o existente desnecessária, devido à distância que os separavam.
Santos (1910)	1.500 ha	• Projeto afiliado ao urbanismo barroco; • Traçado marcado por um meio-anel viário – formado por <i>boulevards</i> – envolvendo um setor contíguo à praia; • Presença de múltiplas áreas verdes (parque, praças e faixas centrais de <i>boulevards</i> muito largos); • Ótima articulação viária e harmonia entre o traçado projetado e o existente.
Natal (1901-1903)	100 ha	• Quadrícula ortogonal do tipo <i>damero</i>; • Presença de algumas praças, resultantes da supressão de quadras; • Articulação viária satisfatória e harmonia entre o traçado projetado e o existente.

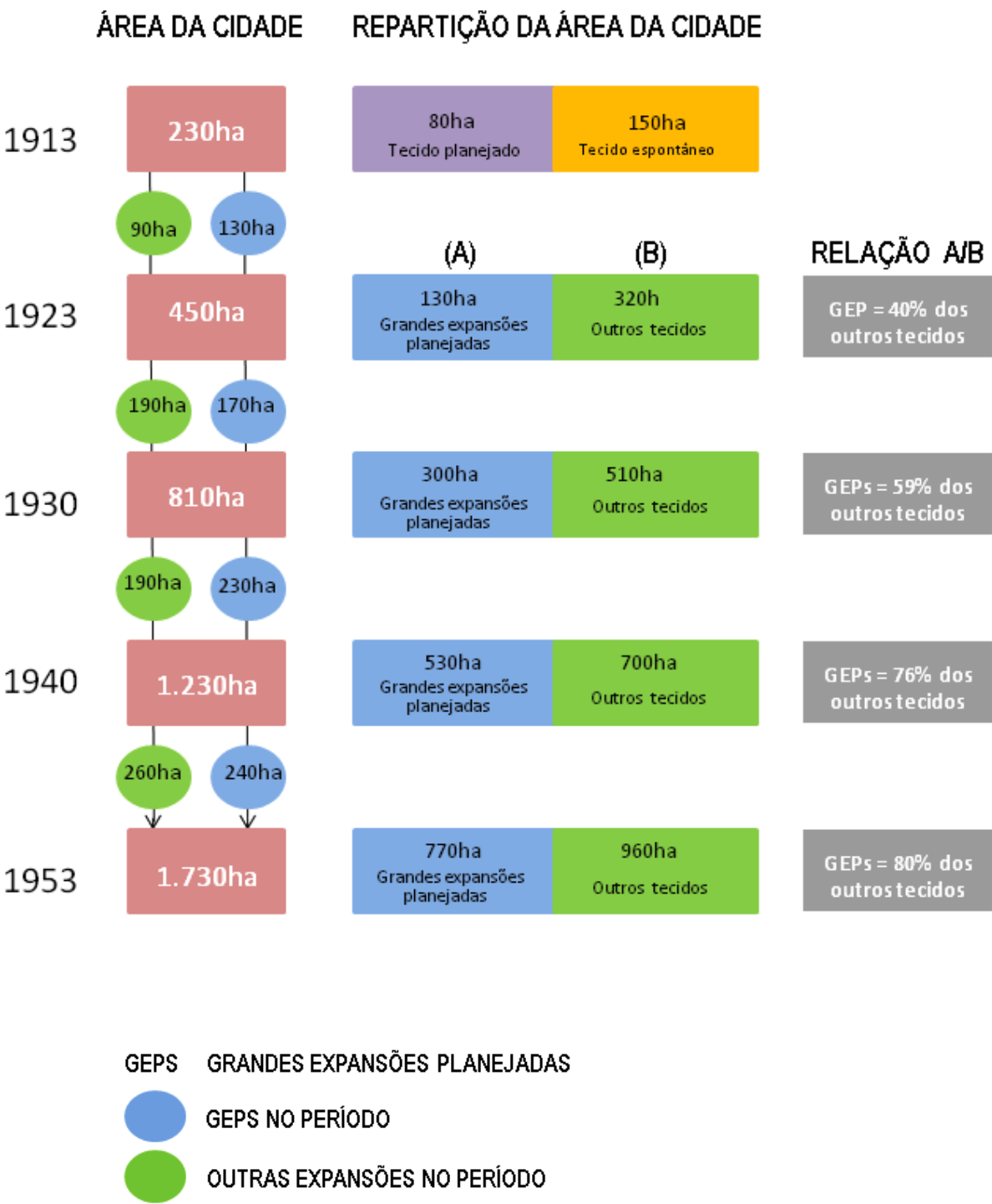
Fonte: a autora

APÊNDICE 3 – QUADRO COM AS PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO TRAÇADO DAS GRANDES EXPANSÕES PESSOENSES ANALISADAS NO CAPÍTULO 2

Expansões	Área	Principais características do traçado
Expansão proposta por Saturnino de Brito (1913)	100 ha	• Traçado original e inovador, com influências de Camillo Sitte; • A variedade formal era o traço mais forte do desenho; • Boa articulação viária e contraste entre o traçado projetado e o existente.
Expansão do prefeito Guedes Pereira (1921-24)	130 ha	• Quadrícula não ortogonal assemelhada às de <i>bastides</i> medievais; • Predomínio de quadras de grande extensão; • Presença de um parque e uma grande praça (quase 4 ha); • Boa articulação viária e harmonia entre o traçado projetado e o existente.
Arruamento Veado–Sobradinho (c. 1928)	170 ha	• Quadrícula ortogonal uniforme, com quadras retangulares de quase 2 ha; • Ausência de praças; • Boa articulação viária e harmonia do traçado com o tecido próximo.
Plano de expansão de Nestor de Figueiredo (1932)	1.000 ha	• Traçado afiliado à urbanística formal, incluindo quadrículas ortogonais, quadrículas <i>mondriânicas</i>, setores radiocêntricos e avenidas convergentes; • Subordinação da natureza e de estradas existentes à geometria do traçado; • Boa articulação viária e harmonia entre o traçado projetado e o existente.
Loteamento Tambaú (1938)	80 ha	• Quadrícula não ortogonal, inspirada no traçado de Copacabana; • Ausência de praças; • Articulação viária satisfatória e harmonização entre o traçado projetado e o existente desnecessária, devido à distância que os separavam.
Loteamento Santa Júlia – Macacos (1938)	150 ha	• Traçado baseado no plano de expansão de Nestor de Figueiredo; • Traçado formado por setores radiocêntricos, quadrículas ortogonais e uma quadrícula não ortogonal; • Ausência de praças; • Boa articulação viária e harmonia entre o traçado projetado e o existente.
Loteamento Jardim Tambauzinho (1952)	65 ha	• Quadrícula ortogonal com quadras longas de profundidade apropriada; • Presença de um pólo de atividades coletivas, tendo por centro uma praça com cerca de 2 ha; • Articulação viária inadequada no lado oeste, mas satisfatória a leste; • Harmonia com os traçados vizinhos situados ao norte e a oeste, mas desarmonia com o situado a leste;
Plano de expansão de Manaíra (1952)	80 ha	• Quadrícula não ortogonal, no modelo do Loteamento Tambaú; • Presença de algumas praças; • Boa articulação viária e harmonia entre o traçado projetado e o existente.
Loteamento Jardim América (1953)	100 ha	• Traçado no modelo de Miami Beach, combinando uma quadrícula ortogonal com duas vias paralelas à linha da costa; • Quadrícula com faixa central diferenciada concentrando praças e outros usos públicos; • Articulação viária satisfatória e harmonização entre o traçado projetado e o existente desnecessária, devido à distância que os separavam.

Fonte: a autora

APÊNDICE 4 – DIAGRAMA SINTETIZANDO O AUMENTO DA ÁREA DA CIDADE DE JOÃO PESSOA ENTRE 1913 E 1953



Fonte: a autora