

GRANDES EXPANSÕES PLANEJADAS EM CIDADES OCIDENTAIS ANTES DE 1900

Alberto Sousa¹
Patrícia Queirôga²

175

Estudos Urbanitários

RESUMO

Este artigo estuda grandes expansões urbanas planejadas no Ocidente entre meados do século XIV e o final do século XIX, com o propósito de: a) possibilitar comparações entre elas; b) mostrar que, embora popularizadas no século XIX, elas datam da Idade Média; c) evidenciar sua importante contribuição para o desenvolvimento das cidades onde elas se situam e para a definição das suas identidades; e d) demonstrar que elas constituem um dos principais capítulos da história do urbanismo. O trabalho examina onze expansões situadas em nove países e três continentes, priorizando a análise dos seus traçados. Elas incluem dois projetos brasileiros, sendo a maioria delas expansões estrangeiras que não foram ainda analisadas satisfatoriamente em publicações de larga difusão. As informações e reflexões que o artigo apresenta são fortes evidências em favor das teses implícitas nos objetivos que ele persegue.

¹ Doutor, professor associado, UFPB, PPGEUA. E-mail: sousalb@hotmail.com.

² Mestranda, UFPB, PPGEUA. E-mail: pgqueiroga_3@hotmail.com.

Palavras-chave: Expansões urbanas planejadas; história urbana; traçados urbanos.

ABSTRACT

This article examines large urban extensions planned in the Western world between the mid-14th century and the end of the 19th century, in order to: a) make possible comparisons between then; b) show that although popularized in the 19th century they date from the Middle Ages; c) highlight their significant contribution to the development of the cities where they lie and to the formation of their identity; d) argue that they constitute one of the main chapters of the history of urbanism. The paper focus on eleven extensions located in nine countries and three continents, and gives special attention to the analysis of their layouts. These additions include two Brazilian schemes and most of them are foreign projects which have not been adequately analysed in widespread publications. The information and reflections the paper presents are strong evidences in favour of the theses associated with the aims it pursues.

Keywords: *planned urban extensions; urban history; urban layouts.*

INTRODUÇÃO

Dentre os modos como as cidades têm se expandido no Ocidente, um dos mais marcantes tem sido a grande expansão planejada — entendida aqui como um tecido urbano novo, de traçado definido por um projeto e cuja área seja substancial, em relação ao tamanho do núcleo existente ou que tenha mais de 100 ha ou em torno disso.

Como Benevolo (1993) e Kostof (2006) mostraram, a expansão planejada era concebida para ser um meio urbano mais racional e eficiente do que a cidade à qual ela era agregada — e sem a maioria dos seus defeitos.

Comumente, grandes expansões projetadas há muito tempo rivalizam em importância com as áreas mais antigas das cidades onde elas se inserem, quando não as superam.

Por vezes, a imagem e a identidade de uma cidade estão associadas mais a uma dessas expansões do que aos tecidos anteriores a ela. Assim é que, quando se pensa em Nova York, se pensa sobretudo em áreas situadas na vasta quadricula gerada pela ampliação de 1811. Ipanema, um dos bairros mais emblemáticos do Rio de Janeiro, resultou de uma expansão criada em fins do Oitocentos. Outros exemplos poderiam ser evocados, mas basta que só mais um seja mencionado: o *ensanche* de Barcelona dos anos 1850.

Sob certos aspectos, no passado, tais expansões constituíram um capítulo da história do urbanismo mais interessante que os planos de criação de cidades, o que não impediu que estes tenham recebido uma maior atenção dos estudiosos. São nelas, segundo Teran (1969, p. 21), que aparecem “[...] en plenitud ciertos aspectos característicos de la ciudad decimonónica”.

Até o início do século XX, muitas das grandes expansões planejadas eram mais extensas do que a maioria das cidades projetadas até então implantadas no Ocidente — isto devendo-se ao fato de que geralmente se ampliavam urbes com forte potencial de crescimento, enquanto muitos núcleos urbanos criados do nada tendiam a ter porte moderado, devido às incertezas relativas às suas possibilidades de desenvolvimento. Para respaldar essa observação, basta dizer que uma das maiores cidades novas até então criadas, Washington, D.C., tinha uma superfície inferior à da expansão de Nova York em 1811 e que Belo Horizonte foi projetada com uma área urbana menor que a metade da área de expansão da Milão de 1884.

Por outro lado, os projetos de grandes expansões precisavam lidar com uma dificuldade, ausente na fundação de cidades, que lhes agregava interesse: a necessidade de integrá-las ao tecido urbano existente ou pelo menos fazê-las coexistir com este sem conflitos. Os vários modos como se enfrentou essa necessidade foram vistos por Kostof (2006) e Teran (1969) como um dos mais importantes aspectos dessas intervenções urbanísticas.

Apesar disso, até onde vai nosso conhecimento, as grandes expansões planejadas não foram ainda o objeto exclusivo de livros

ou artigos de grande difusão referentes à história do urbanismo, os quais geralmente as têm estudado individualmente ou em conjunto com outros temas, como a criação e a reforma de cidades.

Em razão dessas considerações, os autores deste artigo acreditam que tais expansões merecem ser o objeto exclusivo de trabalhos que as identifiquem, analisem, classifiquem e comparem, além de formular reflexões sobre elas. Essa convicção foi a razão de ser deste artigo, que se propõe a examinar uma série de exemplos marcantes de grandes expansões europeias e americanas, projetadas entre meados do século XIV e fins do XIX. Duas razões motivaram a delimitação desse recorte temporal: a) fazer coincidir seu princípio com a época em que teve início a primeira dessas expansões da era medieval, realizada numa cidade que se tornaria importante; b) encerrar o período nos anos em que começou a difundir-se no Brasil esse tipo de operação urbanística, adotado então em São Paulo, Santos, Vitória e no Rio de Janeiro.

A adoção desse recorte permitirá mostrar que, quando as expansões em foco começaram a se popularizar no Brasil, elas já tinham sido bastante utilizadas na Europa e nas Américas nas décadas precedentes e tinham uma longa história de mais de 500 anos.

Sob certos aspectos, referenciais teóricos e metodológicos para a feitura deste artigo foram os livros *História da Cidade*, de Benevolo, *The City Shaped*, de Kostof, e *Morfologia urbana e desenho da cidade*, de Lamas. Mas, ao contrário destes, este artigo – cuja abordagem tem características próprias – examina apenas as grandes expansões planejadas e tem por foco o traçado delas, ignorando sua morfologia tridimensional.

O que se fará aqui será: (a) analisar projetos de expansão que não tenham sido suficientemente discutidos em livros de larga difusão e (b) apresentar as reflexões que, do exame desses projetos, concluíram os autores deste artigo.

Na análise das expansões, evidenciarão-se seus seguintes aspectos: seu mentor e/ou seu projetista; seu tamanho, absoluto e/ou relativo;

as características do seu traçado; seu nível de integração com a cidade existente; a importância que a expansão, ou algum segmento dela, tem hoje na cidade; e/ou sua contribuição para a definição da identidade desta. A análise alicerçou-se principalmente em informações iconográficas e escritas disponíveis e num exame cuidadoso das plantas das expansões.

AS EXPANSÕES SELECIONADAS

PRAGA

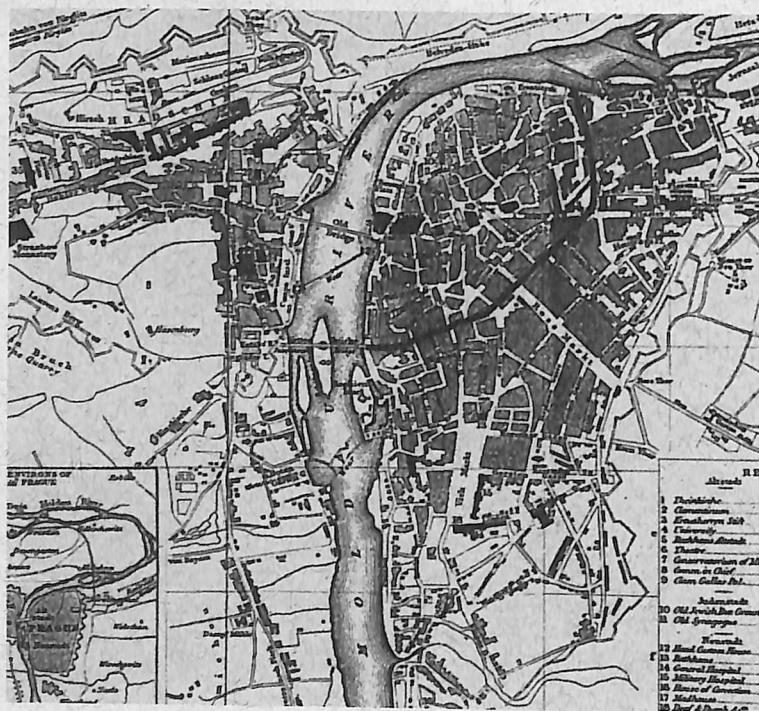
Em 1340, Praga era uma urbe composta de dois setores, separados por um rio. A leste deste, ficava o principal deles, denominado Staré Mesto.

Em 1348, Carlos IV da Boêmia resolveu ampliar tal setor – de traçado espontâneo e muito irregular – justapondo-lhe uma expansão bem maior que ele (Figura 1), com 200 ha (Benevolo, 2011). 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 princípios seguintes nortearam o plano: a) a preservação das construções e ruas existentes na área; b) a criação de duas grandes praças em locais estratégicos; e c) o uso de uma quadricula não ortogonal onde tal era possível (esse tipo de traçado vinha sendo utilizado em *bastides* nos 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 amplidão, mas também pela dimensão das suas praças, pelo traçado retilíneo e pela largura de muitas de suas ruas, variando entre 18 e 25 m (Sedláková, 1997, p. 13).

Figura 1: Planta de Praga, em 1857, com acréscimo nosso (linha grossa preta). A expansão é a área situada abaixo e à direita dessa linha.



Fonte: John Murray, 1857.

Com 8 ha, 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 m e, por ter apenas uns 60 m de largura, mais parecia um bulevar, sendo hoje um dos ícones de Praga e a sua principal avenida.

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

FERRARA

Nos anos 1480, essa cidade italiana foi ampliada através de uma expansão batizada *Erculea*, a primeira da Renascença. Iniciativa do duque Ercole I, ela foi traçada pelo arquiteto Biagio Rossetti.

Em 1480, Ferrara exibiu um traçado irregular semelhante ao de cidades medievais não planejadas. Seu limite norte compunha-se de um muro reto e um canal, que formavam uma barreira contínua.

A expansão de Rossetti foi justaposta a esse limite e continha 230 ha, excedendo em 30 ha a área do assentamento existente (Benevolo, 1993, p. 439).

Seu traçado (Figura 2) tinha por base duas vias retas com 2 e 1,3 km de extensão (Benevolo, 2011, p. 130) que se cortavam num ângulo de 85°, dividindo a expansão em quatro quadrantes desiguais. As demais ruas eram mais ou menos perpendiculares ou paralelas a essas vias ou ao muro anteriormente referido, que foi derrubado e substituído por uma rua. Esse arruamento gerou quadras que tinham, geralmente, forma trapezoidal.

Tal traçado da Renascença se assemelhava aos de *bastides* medievais, não apresentando a ortogonalidade e uniformidade de cidades ideais renascentistas.

Figura 2: Planta de Ferrara em 1605, de Aleotti, com acréscimo nosso (linha cinza ligando dois pontos pretos). A *Addizione Erculea* está acima dessa linha.



Fonte: Biblioteca Ariostea di Ferrara.

Rossetti dotou a *addizione* de uma praça com cerca de 2 ha (hoje denominada *Ariosteia*), mas colocou-a não no encontro dos dois eixos estruturadores, e sim na margem de um desses, a uns 300 m 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 muitos quarteirões 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.

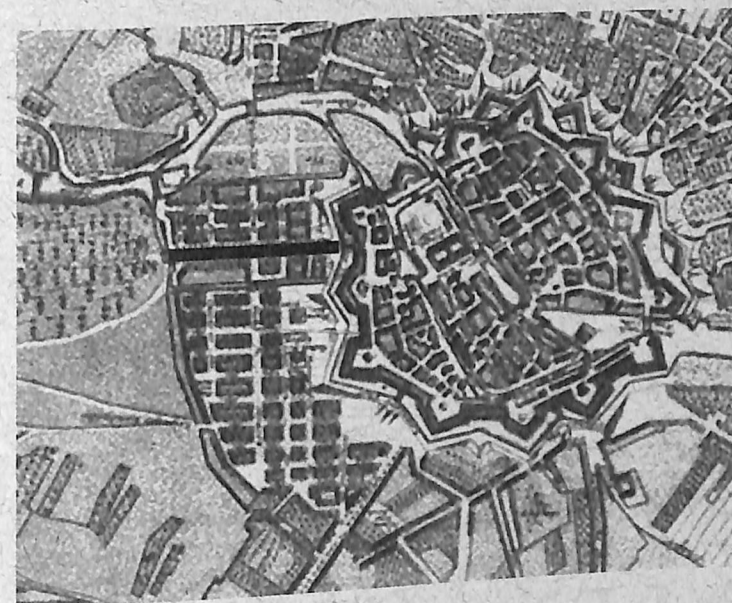
BERLIM

Nos anos 1660, Berlim era uma cidade de traçado bastante irregular – herdado do medievo –, circundada por uma muralha e um fosso e atravessada pelo Rio Spree.

Na década seguinte, resolveu-se ampliar a cidade criando-se extramuros, uma pequena expansão, a Dorotheenstadt (Hall, 1997), assente entre o rio e uma avenida que saía de Berlim (Figura 3). Seu traçado regular, contrastante com o tecido orgânico existente, era formado por uma quadrícula ortogonal com quadras de diferentes tamanhos.

Em 1691, Friedrich III, governante de Brandenburg, agregou a ela outra expansão, bem maior, com cerca de 70 ha: a Friedrichstadt. As duas tinham em comum o tipo de traçado – inspirado, segundo Hall (1997), em planos urbanos suecos – e a direção de suas quadrículas. Deixaram-se na Friedrichstadt amplas áreas vazias entre suas quadras mais orientais e o fosso da cidade antiga para evitar o surgimento de quarteirões não retangulares. Mesmo assim, quadras trapezoidais surgiram nos limites oeste e sudeste da ampliação, devido a vias existentes que eram oblíquas à quadrícula.

Figura 3: Planta de Berlim em 1723, de Dusableau, mostrando a cidade murada e as expansões, separadas pela Unter den Linden (linha grossa preta por nós acrescentada).



Fonte: Wikimedia Commons.

Juntas, as duas expansões tinham uma área quase igual à da velha Berlim. A ligação delas com esta limitava-se à referida avenida, denominada *Unter den Linden*. Só após a derrubada das muralhas é que outras ligações foram criadas (Kostof, 2006, p. 136).

Até a Segunda Guerra, a Friedrichstadt constituía o coração de Berlim, e a *Unter den Linden* era a mais famosa avenida da cidade.

EDIMBURGO

Em 1760, Edimburgo possuía um traçado espontâneo de origem medieval que tinha por eixo uma longa rua quase paralela a um lago situado ao norte.

Decidido a ampliar a cidade, o governo local realizou, em 1766, um concurso de projetos para uma expansão – a *New Town* – a ser

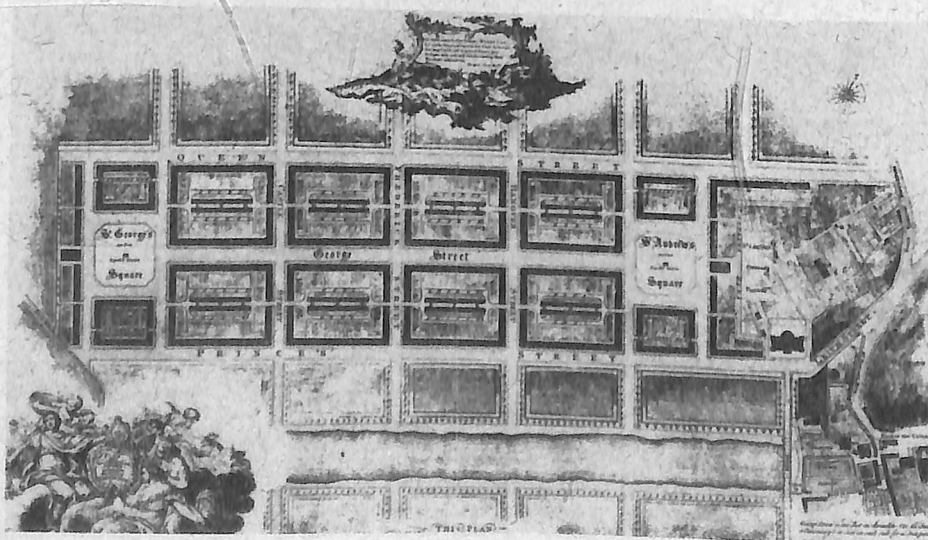
implantada além do lago. Seu vencedor foi o arquiteto James Craig (McKean, 1983).

Aprovado em 1768, o projeto final de Craig teve talvez por modelo o traçado da cidade de Richelieu (França), idealizado em 1628 por Lemerrier – que se inspirou num esquema de cidade ideal formulado por Francesco di Giorgio em fins do *Quatrocentos*. Os traços principais do desenho de Richelieu eram uma rua central ligando duas praças quadradas localizadas nos extremos dela e as demais vias perpendiculares ou paralelas a ela (Toulier, 1997). Ambos estavam presentes no plano de Craig.

O arruamento da expansão compreendia dez vias largas (três longitudinais e sete transversais). As quadras, todas retangulares, eram em número de doze, oito delas idênticas e atravessadas por uma ruela de serviço (Figura 4).

Com uns 40 ha, a New Town era pouco menor que a velha Edimburgo. A existência de um lago e de jardins entre os dois núcleos tornou desnecessário integrar seus traçados contrastantes, permitindo uma boa convivência entre estes.

Figura 4: Projeto de Craig para a New Town de Edimburgo.



Fonte: McKean, 1983.

Atualmente a expansão constitui o centro comercial de Edimburgo, e sua rua principal, a Princes Street, é a mais importante da cidade.

MONTEVIDÉU

Após sua independência, o Uruguai resolveu ampliar sua capital, urbe com um século de vida e com traçado nos moldes do *damero* hispano-americano. Foi encarregado de traçar a expansão o engenheiro argentino José María Reyes, que apresentou seu plano em 1836 (Carmona; Gómez, 2002, p. 18).

Desprezando a sugestão – proposta num jornal local – de que se desse à expansão uma forma radiocêntrica renascentista, Reyes optou por um novo *damero*, disposto numa direção diferente (20° de desvio), para acomodá-lo aos contornos da península onde ele seria implantado. O modelo das quadras existentes (um quadrado com 86 m de lado) foi repetido, mas ruas mais largas – geralmente com 17 m de largura – foram adotadas (Carmona; Gómez, 2002, p. 18).

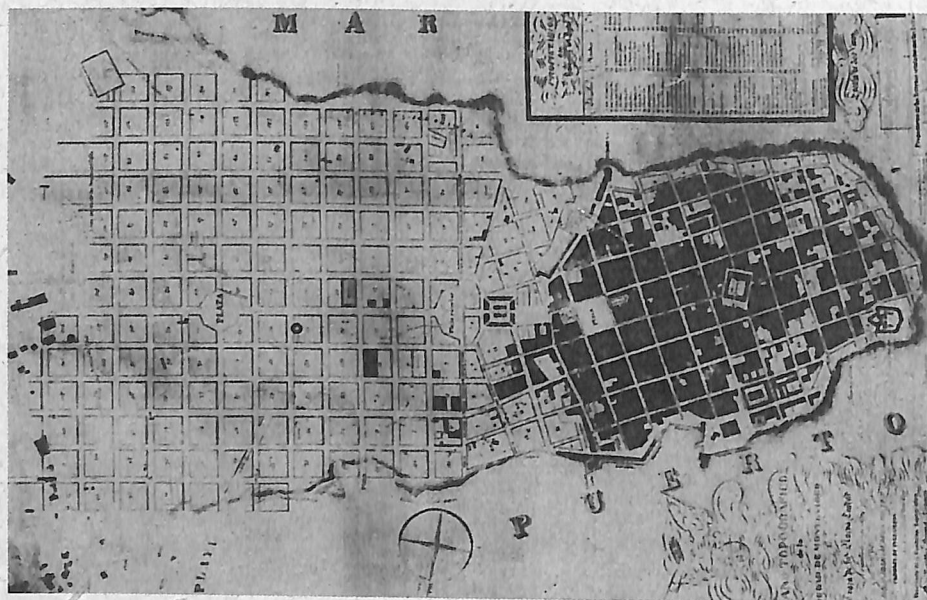
Com uns 170 ha, a nova quadrícula era muito maior que a antiga e foi posicionada bem perto desta, o espaço entre elas tendo sido destinado a quadras trapezoidais que fariam a transição e articulação entre o tecido velho e o novo (Figura 5).

Uma avenida com extensão e largura um pouco superiores respectivamente a 1.200 e 25 m passava quase pelo meio da expansão. Ela dava continuidade à rua principal da cidade existente e cortava duas praças de inspiração renascentista presentes no *damero*.

Por seguir o mesmo modelo de traçado da Montevideu antiga e por conter uma faixa periférica que fazia a transição com esta, o tecido novo se integrou bem com o velho.

A expansão de Reyes constitui hoje o coração da capital uruguaia.

Figura 5: Planta de Montevidéu em 1836, mostrando a expansão de Reyes (quadrícula maior).



Fonte: Gorelik, 2004.

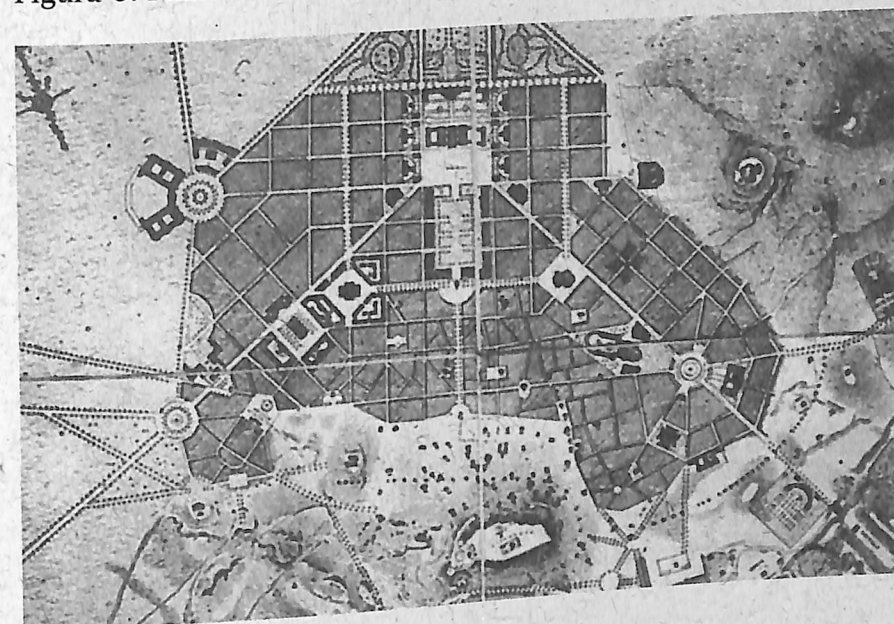
ATENAS

Em 1820, Atenas era uma modesta cidade turca, de cerca de 10 mil habitantes, 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. Os arquitetos Kleanthis e Schaubert traçaram o plano desta (Figura 6), que foi aprovado em 1833 (Hall, 1997). Ele propunha uma ampliação com cerca de 150 ha, justaposta à cidade existente e um pouco maior que ela, e previa sua reforma para integrá-la à expansão. Seu desenho afiliava-o ao urbanismo barroco, que a partir daí inspiraria outros projetos de ampliação de urbes europeias.

Os eixos principais do traçado eram duas avenidas que, tangenciando a cidade turca, convergiam em diagonal para uma

Figura 6: Plano de 1833 para a expansão de Atenas.



Fonte: Kallivretakis.

grande praça retangular. Os lados desta definiam as duas outras direções estruturadoras do traçado. A grande maioria das quadras foram dispostas paralelamente a eles ou às avenidas. Muitas eram retangulares, mas havia quadras triangulares, trapezoidais e pentagonais, geradas pelos ângulos agudos formados pelas avenidas. O tecido era aerado por outras praças e alguns *ronds-points*.

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

Na expansão, localiza-se hoje o coração de Atenas.

SÃO FRANCISCO

No meado de 1849, a população de São Francisco limitava-se a 5 mil habitantes (Langley, 1862). Mas como ela crescera muito nos 2 anos anteriores, ao fim dos quais se multiplicara por dez (devido à descoberta de ouro na região), a cidade fora dotada de um tecido capaz de acomodar uma população bem maior. Prevendo a continuação de tal crescimento, o poder municipal resolveu fazer um plano de expansão (quadricula inferior na Figura 7) que quase dobrava a área da cidade.

O tecido existente lembrava um *damero* hispano-americano, modelo que ele seguiu. Retilíneas, as ruas se cruzavam em ângulo reto e estavam dispostas em direções próximas da norte-sul e da leste-oeste.

Figura 7: Planta de São Francisco, 1849.



Fonte: Library of Congress.

As quadras eram geralmente retangulares, idênticas e tinham cerca de 1 ha. Algumas quadras periféricas apresentavam-se incompletas, não sendo retangulares. Havia duas praças na quadricula.

Traçada pelo topógrafo O'Farrell, a expansão também seguiu o esquema do *damero*, mas diferenciou-se do tecido existente porque suas ruas seguiam outras direções e a maior parte de suas quadras eram bem maiores, com pouco mais de 4 ha.

Com cerca de 270 ha, a ampliação foi colada ao limite sul da cidade sem o cuidado de que houvesse continuidade entre as ruas das duas quadriculas (Reps, 1998, p. 102). Resultou daí que a via 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. Outro defeito do plano foi o fato de não ter levado em conta a topografia colinosa do sítio onde ele seria implantado.

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.

A natureza desse tecido e a extensa avenida que o rasga, separando suas duas partes, tornaram-se uma das imagens que têm simbolizado São Francisco.

MADRI

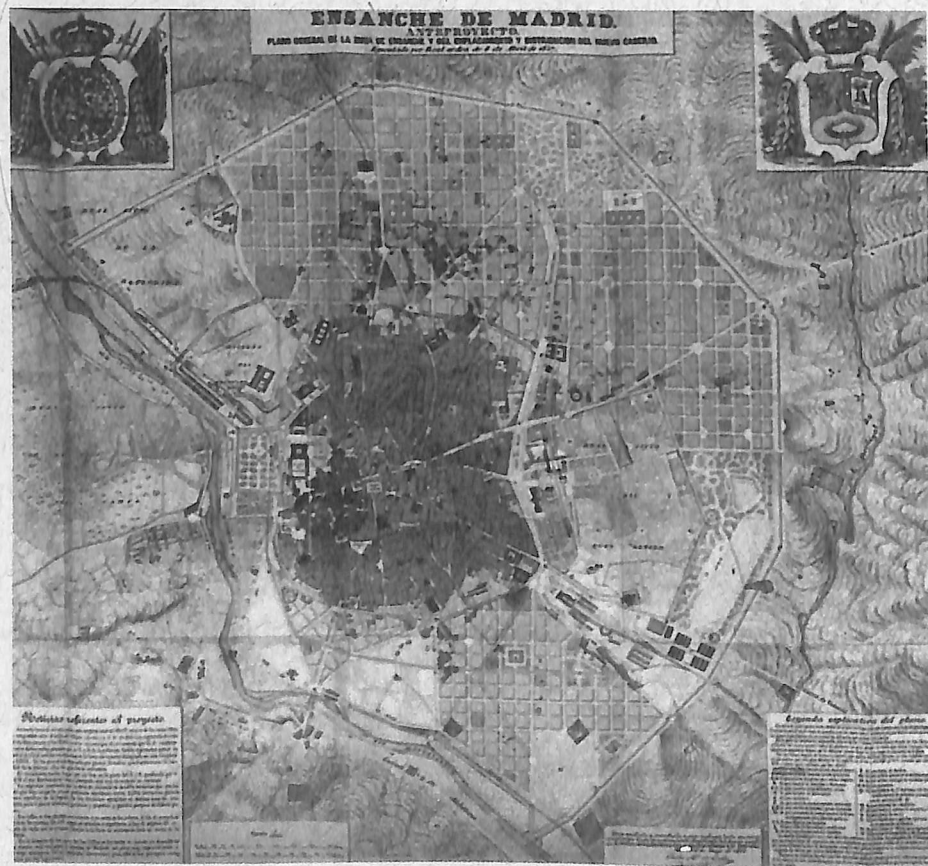
Contemporâneo do famoso *ensanche* de Cerdà para Barcelona, foi o plano de ampliação de Madri, que a monarquia encomendou ao arquiteto-engenheiro espanhol Carlos María de Castro e aprovou em 1860. Os dois planos marcam o início de um movimento, ocorrido em alguns países, no sentido de projetar a ampliação global de cidades importantes, em vez de apenas agregar-lhes expansões parciais.

Madri abrigava uma população da ordem de 270 mil habitantes e estendia-se por uma área de quase 780 ha (Ayuntamiento de Madrid, 2010). Seu traçado era bastante irregular, refletindo o modo espontâneo como foi gerado ao longo do tempo.

O *Plano Castro* (Figura 8) agregaria uns 1.500 ha a Madri, praticamente triplicando sua área. A expansão foi colada à cidade existente e apresentava esta importante qualidade: as áreas verdes constituiriam 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 Parque del

Figura 8: *Plano Castro*, 1860.



Fonte: Ayuntamiento de Madrid, 2010.

Retiro, situado a leste da cidade. A dois desses setores (um, maior, a norte e nordeste; e o outro, a sudeste), ele deu a configuração de uma quadricula ortogonal inspirada no *damero* espanhol, com vias unindo os pontos cardeais, mas com quadras que não eram todas idênticas.

Ele animou essa malha pontilhando-a com *ronds-points*, *circus* e praças losânicas e incorporando-lhe 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, prolongavam-se através delas. Assim, logrou-se obter um tecido global que, embora heterogêneo, não era desarmônico. Entretanto, Teran (1969, p. 24) criticou o plano por ver nele “una lamentable falta de imaginación”.

O plano foi implantado nas suas linhas gerais, porém, devido a pressões de vários setores, diminuiu-se a largura de vias – projetadas com 30, 20 e 15 m – e reduziu-se a superfície dos espaços verdes previstos.

Parte da expansão – a quadricula ao norte do Parque del Retiro – transformou-se no bairro de Salamanca, um dos mais sofisticados de Madri.

MILÃO

Em 1884, Milão foi objeto de um projeto de expansão, integrante do primeiro *Piano Regolatore* local, concebido pelo engenheiro Cesare Beruto. Esse tipo de plano foi instituído pelo governo italiano em 1865 e objetivava a reforma da cidade existente e sua expansão planejada. Florença foi a primeira urbe a elaborar um, já em 1865. A ela seguiram-se Roma (1873) e Milão.

O plano Beruto (Figura 9) agregava uns 1.800 ha aos cerca de 800 ha da cidade existente. Esse aumento permitiria à população local passar de 214 mil almas para 526 mil habitantes (Beruto, 1884).

Vendo vantagens no traçado radiocêntrico de Milão, Beruto manteve-o na área de expansão, dotando-a de uma ossatura formada por muitas vias radiais (ruas novas, estradas existentes e o prolongamento de artérias da cidade) e algumas vias anelares, como uma nova avenida de circunvalação.

O traçado da maior parte da expansão seria formado por diversas quadriculas não rígidas, com *ronds-points* em algumas intersecções viárias.

Figura 9: Planta do *Plano Beruto*. A expansão é a área representada em cinza e situada entre a via perimetral e o anel viário interno.



Fonte: Beruto, 1884.

Porém, ao setor noroeste, bem mais amplo que os demais, Beruto deu um desenho barroco, dominado por um *trivium* (três vias convergentes) cuja avenida central era ladeada por jardins e cujas vias externas formavam um ângulo reto, uma delas atravessando uma vasta área livre retangular e a outra levando ao cemitério da cidade. Preenchia a maior parte da área situada entre essas duas vias uma quadricula com ruas paralelas e perpendiculares à avenida central. Dois *ronds-points* barrocos faziam-se presentes no *trivium*, um no seu vértice e o outro nessa última avenida.

Inspirado no plano de Holbrecht para Berlim (1862), Beruto deu grandes dimensões à maioria das quadras, projetadas com pelo menos 200 m em cada lado e área de 4 ou mais ha. Esses amplos quarteirões apresentavam, segundo Beruto, as vantagens de reduzir a extensão da malha viária, poder acomodar grandes equipamentos urbanos e poder ser subdivididos em quadras apropriadas aos lotes residenciais normais.

Beruto escreveu que um dos objetivos maiores do seu plano era integrar a área de expansão e a cidade existente (Beruto, 1884), o que até certo ponto foi conseguido.

GRANDES EXPANSÕES PLANEJADAS DOS ANOS 1890 NO BRASIL

Todas as intervenções examinadas acima foram iniciativas do poder público – nacional ou municipal. No Brasil, essa tradição se modifica nos anos 1890, com o surgimento de algumas grandes expansões organizadas – na forma de loteamentos – pelo setor privado (proprietários de terras e companhias imobiliárias).

Loteamentos de pequeno ou médio porte já tinham sido feitos no Brasil antes dessa década. Segundo Kliass (1993, p. 35), o loteamento que deu origem ao bairro paulistano dos Campos Eliseos foi criado em 1879. Esse modo de urbanização foi importado da França, onde numerosos *lotissements* foram implantados após o meado do século XIX.

Em 1894, o Barão de Ipanema cria, no Rio de Janeiro, o loteamento Villa Ipanema, com cerca de 100 ha e situado junto a Copacabana, entre o mar e uma lagoa. Projetou o traçado do empreendimento, o engenheiro Vieira Souto (portalgeorio.rj.gov.br).

Tal traçado consistia num arruamento ortogonal composto de ruas de 20 m de largura e pouco mais de 40 quadras, na sua grande maioria com a forma de um retângulo de 200 m por pouco menos de 100 m. As ruas principais eram quase paralelas ao litoral, e a duas quadras – a maior com 2 ha – deu-se a função de praça. Havia no loteamento umas poucas quadras não retangulares.

Essa expansão gerou o bairro de Ipanema, um dos mais nobres do Rio de Janeiro.

Na mesma década, grandes expansões na forma de loteamentos surgiram na capital paulista, como revela a comparação de duas plantas da cidade, uma de 1890 e a outra de 1897 (Kliass, 1993). Na última, veem-se cinco loteamentos com mais de 100 ha, não existentes em 1890 – o maior dos quais era a Villa Gomes Cardim, com cerca de 250 ha. Com traçado em *damero* e com quadras retangulares ou quadradas, eles eram grandes fragmentos isolados, que com outros, menores e desarticulados, formavam um mosaico urbano incompreensível e ilógico.

Contudo, na mesma década, as cidades de Santos e Vitória optaram por se expandir através de planos da responsabilidade do poder público.

Em 1896, a prefeitura de Santos traçou um vasto plano de ampliação para a cidade – que foi muito criticado por Saturnino de Brito (Brito, 1944) –, composto de um arruamento ortogonal uniforme e de quadras quase quadradas e com tamanhos quase idênticos. Essa solução já era então anacrônica sob muitos aspectos, pois em 1896 se dava preferência aos traçados barrocos, e os defeitos das expansões quadriculadas já haviam sido evidenciados por Camillo

Sitte em livro consagrado. O plano não chegou a ser implantado, tendo sido substituído por outro, elaborado por Brito.

Foi esse notável engenheiro o autor do plano de expansão de Vitória, de 1896 (Figura 10).

A expansão distava uns 2 km da cidade e compreendia três áreas separadas por morros. Margeadas por um mangue, duas delas – que tinham juntas cerca de 50 ha – ganharam traçados quadriculados, um dos quais era um *damero*. A outra era uma planície com uns 270 ha (Brito, 1996), onde havia vários morros isolados. A ela, Brito deu um traçado que tinha por espinha dorsal duas avenidas convergentes com 28 m de largura – inspiradas no *trivium* barroco – que atravessavam a área, deixando entre elas três morros. A essas avenidas, ele sobrepôs duas quadriculas e uma trama irregular (a qual preenchia um espaço de forma complicada existente entre

Figura 10: Plano de expansão de Vitória (1896).



Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

morros). Uma das quadriculas foi disposta na direção de uma reta que tangenciava dois morros, e a outra, no rumo da bissetriz do ângulo formado pelas duas avenidas (que cortava tal reta em ângulo agudo). Havia no projeto três *ronds-points* e várias praças.

A expansão transformou-se numa das áreas mais nobres de Vitória.

CONCLUSÕES

As grandes expansões planejadas tinham já mais de 500 anos de história quando no Brasil começaram a se difundir em fins do século XIX. Aquelas aqui tratadas foram realizadas em nove países e em três continentes, o que é um testemunho da amplitude que sua utilização tinha alcançado por volta de 1900.

Este artigo examinou 11 expansões, que se diferenciavam sob vários aspectos.

Seus tamanhos eram muito desiguais, variando entre os 1.800 ha da ampliação de Milão, proposta por Beruto, e os 40 ha da New Town, de Edimburgo. Esta e a Friedrichstadt de Berlim tinham menos de 100 ha, mas, mesmo assim, ambas eram grandes comparadas com o núcleo que ampliavam. Duas expansões tinham mais de 1.000 ha, podendo abrigar adequadamente 200 mil habitantes.

Só uma das expansões (a Villa Ipanema) tomou a forma de um loteamento privado, as demais sendo intervenções de responsabilidade da administração pública.

O traçado mais comum foi a quadricula ortogonal, usada desde o Seiscentos (em Berlim) até fins do século XIX e adotada em planos marcantes, como o de Madri.

O traçado de uso mais duradouro foi a quadricula não ortogonal, utilizada na ampliação de Praga, no Trezentos, e, mais de 500 anos depois, em Milão.

Só no Oitocentos é que traçados barrocos foram adotados em expansões aqui tratadas. O primeiro deles, o do plano de Atenas, foi também o mais bem-sucedido; mas o desenho barroco foi empregado com qualidade também nas ampliações de Milão e Vitória.

Ademais, um pequeno núcleo radiocêntrico, assemelhado aos do plano de Wren para Londres (1666), estava presente no plano de expansão de Atenas.

As diferentes medidas utilizadas para lidar com a questão da integração da expansão com a cidade existente constituíram um dos mais marcantes aspectos das intervenções aqui examinadas.

Por vezes, evitou-se essa questão interpondo entre o tecido novo e o antigo um acidente geográfico, como um lago ou uma série de morros. Foi o que aconteceu em Edimburgo e em Vitória, respectivamente. Nesses casos, os tecidos puderam, sem danos ao desenho urbano, ficar com traçados muito diferentes.

Quando a expansão foi colada à cidade existente, variados modos de integrar as duas foram empregados.

Em Montevidéu, deu-se à expansão um traçado quadriculado semelhante ao do núcleo antigo e criou-se entre as duas quadriculas uma área de transição que as integrava.

Praga, Ferrara e Milão tinham traçados diferentes dos de suas expansões, mas suas ruas foram prolongadas através destas para integrar o novo e o velho.

Em Atenas, buscou-se alguma integração abrindo-se, no tecido existente, ruas que davam continuidade a vias de sua expansão.

Em Berlim, o tecido novo foi justaposto ao antigo sem a preocupação de que seus traçados se integrassem. Semelhante descaso ocorreu em São Francisco, ainda que lá os tecidos a integrar fossem duas quadriculas ortogonais.

Dependendo do seu tamanho e do seu nível de integração com a cidade existente, as expansões aqui tratadas constituíram um destes tipos de assentamento: a) um bairro (Villa Ipanema); b) uma extensão quase natural da cidade existente (Praga, Ferrara, Montevidéu, Milão); c) uma cidade nova dentro de uma urbe bipolar (Berlim, Edimburgo, São Francisco, Vitória); d) uma cidade nova dominante que praticamente engolia a antiga (Atenas, Madri).

Além das expansões aqui tratadas, três outras pouco divulgadas foram projetadas no Oitocentos para importantes capitais europeias (Hall, 1997): Copenhague (Plano *Seidelin*, 1862, não implantado), Berlim (Plano *Holbrecht*, 1862) e Roma (Plano *Viviani*, 1873, que gerou o bairro Prati).

Embora as grandes expansões planejadas só tenham começado a se difundir no Brasil nos anos 1890, duas delas aconteceram aqui antes dessa década: a de Fortaleza (1875), marcante intervenção prenunciadora de tal difusão; e a Mauritiópolis, no Recife, experiência singular ligada à colonização seiscentista holandesa.

Em regra geral, as expansões aqui estudadas foram uma etapa fundamental do processo de crescimento dos assentamentos que elas objetivavam ampliar. Quase todas geraram bairros que foram ou são destacados e muitas deram às suas cidades traços essenciais da identidade delas.

Elas e as expansões do mesmo gênero aqui não tratadas constituíram um rico campo de aplicação de modelos urbanísticos e contribuíram muito para a evolução do urbanismo.

REFERÊNCIAS

- AYUNTAMIENTO DE MADRID. Plan Castro 150 años. Madri, 2010.
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.
BRITO, F. Le tracé sanitaire des villes. In: BRITO, F. Urbanismo - Estudos diversos. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1994, p. 23-157.

BRITO, F. Projecto de um novo arrabalde - 1896. Rio de Janeiro: Xerox do Brasil, 1996.

CARMONA, L.; GÓMEZ, M. Montevideo. Proceso planificador y crecimientos. Montevideo: Publicaciones Farq, 2002.

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

KALLIVRETAKIS, L. Athens in the 19th Century: From Regional Town of the Ottoman Empire to Capital of the Kingdom of Greece. Edição digital, sem data.

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. São Francisco, 1862.

MCKEAN, C. Edinburgh, an Illustrated Architectural Guide. Edimburgo: Scottish Academic Press, 1983.

REPS, J. Bird's Eye Views. Historic Litographs of North American Cities. Nova York: Princeton Architectural Press, 1998.

SEDLÁKOVÁ, R. Prague, an Architectural Guide. Veneza: Arsenale, 1997.

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

TOULIER, C. Régularité et symétrie comme obsessions à Richelieu. In: MALVERTI, X.; PINON, P. (orgs.). La ville régulière: modèles et tracés. Paris: Picard, 1997, p. 23-33.