



UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA – UNEB  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA – CAMPUS I  
BACHARELADO EM URBANISMO

**O PLANO DE URBANISMO DA CIDADE DE ITAPARICA POR  
PELTIER E SUA IMPORTÂNCIA NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO  
XX**

IGOR LACERDA NAKAMURA

Salvador,  
2011

IGOR LACERDA NAKAMURA

**O PLANO DE URBANISMO DA CIDADE DE ITAPARICA POR  
PELTIER E SUA IMPORTÂNCIA NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO  
XX**

Trabalho monográfico apresentado na disciplina Seminário Monográfico, Curso de Bacharelado em Urbanismo na Universidade do Estado da Bahia, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Urbanismo.

Orientador: Prof. Luiz Antonio

SALVADOR,  
2011

IGOR LACERDA NAKAMURA

**O PLANO DE URBANISMO DA CIDADE DE ITAPARICA POR  
PELTIER E SUA IMPORTÂNCIA NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO  
XX**

DEFESA PÚBLICA EM:

Salvador, 06 de Outubro de 2011

BANCA EXAMINADORA:

Nome: Prof. Arquiteto Luiz Antonio de Souza

Instituição: Universidade do Estado da Bahia

---

Nome: Prof. Geógrafo Antônio Muniz do Santos Filho

Instituição: Universidade do Estado da Bahia

---

Nome: Profa. Olívia Nolasco Beltrão

Instituição:

---

*A todos que crêem que  
há muito mais do que os olhos podem ver.*

## **Agradecimentos**

A todos que lançaram luz sobre meu caminho que, por vezes, foi tempestuoso. A minha família e amigos pelo apoio emocional. Ao esforço do professor e mestre Luiz Antonio e por toda sua sabedoria. Enfim, agradeço a todos que fizeram esse trabalho possível, mesmo sem ao menos perceber.

## RESUMO

O objetivo principal desse trabalho é pensar sobre a relevância dentro do campo do urbanismo do “Plano de Urbanismo da cidade de Itaparica”. Além de estudar o plano, procurou-se conhecer as principais características dos planos de urbanismo entre as décadas de 1920 e 1940 no Brasil, usando como exemplo quatro cidades, sendo elas, Rio de Janeiro, Recife, Salvador e Curitiba. Também foi necessário descrever um breve histórico da cidade de Itaparica e da Ilha de Itaparica, como saber o perfil de Paulo Peltier de Queiroz. Descrever quais foram suas ideias e propostas para a cidade através de seu plano. Por fim, entender de forma geral como se dá o surgimento do turismo no Brasil, no Estado Novo. Conjuntamente com o entendimento e explicação do que se trata uma estância hidromineral.

**Palavras-Chaves:** Urbanismo, Peltier, Plano de Urbanismo, Itaparica.

**LISTA DE FIGURAS**

Figura 1	Plano do Rio de Janeiro por Agache	17
Figura 2	Plano de remodelação para o Recife – Nestor de Figueiredo	20
Figura 3	Modelo Radial-concêntrico para Salvador	22
Figura 4	Esquema de Trevos	23
Figura 5	Plano Agache para Curitiba (1943) – Sistema de transporte	25
Figura 6	Planta de Localização de Itaparica	30
Figura 7	Visão Geral da cidade de Itaparica em 1937	32
Figura 8	Vista do Centro da Cidade de Itaparica em 1937	33
Figura 9	Perspectiva da Zona Residencial do Plano de Itaparica	37
Figura 10	Plano de Loteamento do Plano de Urbanismo de Itaparica	38
Figura 11	Desenho Esquemático do Plano de Urbanismo	41
Figura 12	Perfis transversais das ruas e avenidas	41
Figura 13	Plano de Urbanismo de Itaparica	42

**LISTA DE GRÁFICOS**

Gráfico 1	Distribuição da área do Plano	36
-----------	-------------------------------	----

**LISTA DE TABELAS**

Tabela 1	Orçamento do “Plano de Urbanismo” de Itaparica	44
----------	--	----

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
1 – ABORDAGEM DE PLANO DE URBANISMO.....	13
2 – URBANISMO NO BRASIL NAS DÉCADAS DE 1920 E 1940.....	14
2.1 A Cidade do Rio de Janeiro.....	16
2.2 A Cidade do Recife.....	18
2.3 A Cidade de Salvador.....	21
2.4 A Cidade de Curitiba.....	24
2.5 Formação Institucional e Profissional na Bahia.....	26
3 – O “PLANO DE URBANISMO” DE ITAPARICA.....	28
3.1 Breve histórico da Ilha e da cidade de Itaparica.....	28
3.2 O engenheiro Paulo Peltier de Queiroz.....	30
3.3 A cidade de Itaparica – Abordagem do plano.....	31
3.4 O contexto político do Plano.....	33
3.5 Considerações sobre o “Plano de Urbanismo” da cidade de Itaparica.....	34
3.5.1 Aspectos físicos do Plano.....	35
3.5.2 Aspectos socioeconômicos do Plano.....	38
3.5.3 Descrição dos elementos do desenho urbano do Plano de Urbanismo da cidade de Itaparica.....	40
3.5.4 Orçamento do Plano de Urbanismo da cidade de Itaparica.....	42
3.5.5 Execução das obras/Plano.....	45
3.5.6 Abordagem da Legislação Urbana do Plano de Itaparica.....	46
3.7 A cidade de Itaparica Pós-Plano de Peltier.....	47
4 – O TURISMO NO ESTADO NOVO E AS ESTÂNCIAS HIDROMINERAIS....	50
4.1 O Turismo.....	50
4.2 As Estâncias Hidrominerais.....	56
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	54
REFERÊNCIAS.....	56

## INTRODUÇÃO

A inquietação para a monografia presente surgiu ao se constatar que o “Plano de Urbanismo da Cidade de Itaparica” estava contido em certo contexto histórico do urbanismo, mas ocorreu em uma cidade que não era capital do seu estado. Para descobrir se o Plano foi coerente no seu tempo, surgiu a necessidade do trabalho aqui apresentado.

Para a elaboração deste trabalho o autor visitou a cidade e a Ilha de Itaparica. Buscando na biblioteca Juracy Magalhães o documento original do Plano de Itaparica para utilizar como base da pesquisa. Além disso, foram utilizados livros disponíveis da biblioteca central da Universidade do Estado da Bahia que lançassem luz sobre a história do urbanismo no Brasil. E por fim, foram usados artigos encontrados na internet para complementar o trabalho.

A monografia que ora submetemos à avaliação tem como objetivo estabelecer alguns pontos para reflexão tendo como elemento central o “Plano de Urbanismo da Cidade de Itaparica” proposto no contexto do urbanismo exercido nas décadas de 1920, 1930 e 1940, na Bahia e em regra geral no Brasil. Desse modo, foi necessário entender as diferenças de abordagem entre o que se hoje entende como plano de urbanismo e como se usou o mesmo termo no período do o “Plano de Urbanismo da Cidade de Itaparica”. Paralelo a isso, procurou-se analisar exemplos de planos de urbanismo em outras cidades, como Rio de Janeiro, Recife, Salvador e Curitiba num mesmo contexto histórico para entender o que se postulava em matéria de intervenção nas cidades.

Para tanto foi necessário entender como ocorria, neste período a formação para exercício do urbanismo, considerando-se o surgimento da Escola Politécnica da Bahia (1896), onde se formou Paulo Peltier de Queiroz, o elaborador do “Plano de Urbanismo da cidade de Itaparica”. A Escola Politécnica surgiu após a fundação das unidades do Rio de Janeiro e Recife, no entanto todas têm a mesma influência europeia em suas formações.

Em síntese, se buscou conhecer em linhas gerais que sustentam o “Plano de Urbanismo” proposto para a cidade de Itaparica caracterizando-se os seus aspectos físicos e socioeconômicos. Saliente-se que nos documentos do plano consultados

são apresentados um número reduzido de plantas no que pese a extensão do diagnóstico e das propostas

No capítulo seguinte, discute-se sucintamente o processo em que surge o turismo no Brasil, no mesmo contexto do Plano de Itaparica. Este processo ocorre no período que Getúlio Vargas presidia o Brasil e como sua filha, o influencia na criação do turismo no país e quais são os órgãos que o coordenam as ações em prol do turismo.

No penúltimo capítulo do trabalho, caracteriza-se uma estância hidromineral, porque a cidade de Itaparica é tratada pelo autor do Plano como uma destas localidades. Além disso, expõem-se no trabalho quais são as leis que sustentam a ideia das estâncias hidrominerais.

Por fim, no capítulo de conclusão do trabalho, discute-se o que se pode concluir após a pesquisa e estudo do “Plano de Urbanismo da cidade de Itaparica”. Como também se descreve o processo através do qual se elaborou a monografia que segue.

## 1 ABORDAGEM SOBRE PLANOS DE URBANISMO

Planos de urbanismo, atualmente, se apresentam de acordo com Brandão (2002) “como um plano normativo, mais preocupado com a regulamentação de futuras e eventuais intervenções urbanas”. Ainda pode ser caracterizar planos urbanos de acordo com Ferrari (2004 apud Miranda, 2010) como um conjunto de documentos resultantes do processo de planejamento, expresso em metas e objetivos para curtos e médios prazos, preferencialmente, elaborada de forma participativa com população a que servirá e com a devida aprovação das autoridades competentes.

Planejar, para Souza (2000), implica pensar no futuro. O planejamento urbano segue esse conceito. De forma simples, entende-se que planejar é definir objetivos, traçar caminhos, etapas para alcançá-los. Para Souza (2000), o planejamento é a preparação para a gestão futura, buscando-se evitar ou minimizar problemas e ampliar margens de manobras e o plano é a consequência disto. O objetivo do planejamento não é o equilíbrio, tido como uma ideia artificial e ideológica em uma sociedade de classes, nem a conciliação de interesses, mas sim a promoção da justiça social e de uma melhor qualidade de vida.

O planejamento urbano para Souza (2005) é fruto de dois processos mais amplos que se intercompletam: a necessária adaptação das cidades, enquanto causa e consequência ao próprio processo histórico de desenvolvimento humano e o discurso do Estado enquanto representante de interesses de uma elite dominante, em escala nacional ou local, a fim de que se mantenha a hegemonia dessa elite em detrimento de outras classes

O planejamento deve também, evitar servir de base para sustentação do “aparelho ideológico do Estado”, como uma forma de “doutrinação”, seja direto ou indireto tão comum em sociedades capitalistas, e também em sociedades comunistas. O planejamento deve basear-se apenas na realidade dos fatos e nas reais necessidades da sociedade. O planejamento também não deve ser apenas monopólio do Estado, como se costuma acreditar. Todos podem e devem participar desse processo (ONGs, associações, sociedade, etc.).

O motivo de se tratar no trabalho o “Plano de Urbanismo” com ressalvas se dá em função de ser diferente do que hoje se conhece por um plano urbanístico.

Apesar de levantar alguns estudos históricos e um levantamento de “estatística predial”, o Plano de Itaparica é muito baseado em seu desenho, tendo muito mais características, nos padrões atuais de plano de urbanismo, de um projeto.

## **2 URBANISMO NO BRASIL NAS DÉCADA DE 1920 À 1940**

Até o começo da década de 1930, Villaça (1999) indica que muito já havia sido feito no campo do urbanismo no Brasil. O período anterior ao da década de 1930 teve como características planos de melhoramento e embelezamento<sup>1</sup> para locais específicos nas cidades. Os profissionais que atuavam nas problemáticas urbanas dessa época eram formados em cursos de engenharia oriundas das antigas Escolas Militares da Bahia, Pernambuco e no Rio de Janeiro, da Escola Central no Rio de Janeiro e, alguns poucos, tiveram a oportunidade de terem uma formação em escolas no exterior. Ocupavam, de acordo com Villaça (1999), cargos públicos nas prefeituras das principais cidades e também no Governo do Estado.

Neste trabalho monográfico serão analisadas quatro cidades para a compreensão das intervenções urbanas no Brasil, entre as décadas de 1920, 1930 e 1940. A primeira cidade a ser estudada é a do Rio de Janeiro<sup>2</sup> (1565) que, durante o período de estudo (entre 1920 até o final da década de 1940) ainda era capital do Brasil. A segunda a ser estudada é a cidade de Recife, fundada em 1537, por ter sido cidade de muitos “planos urbanos” e discussões sobre o urbanismo enquanto ciência. A terceira cidade, Salvador, capital da Bahia<sup>3</sup> é uma importante cidade relativa as questões urbanas e, por fim, a cidade de Curitiba fundada em 1693, capital do Paraná considerada cidade modelo por seus diversos planos urbanos.

Na década de 1920, houve engenheiros urbanistas que atuaram em construção de ferrovias e várias obras de infraestrutura, como, por exemplo, obras de saneamento, abertura, alargamento dos sistemas viários. No que diz respeito a planos urbanos, sempre se teve, neste período, como foco as áreas centrais e planos pontuais.

---

<sup>1</sup> Esses planos foram influenciados na concepção européia de intervenções urbanas e suas principais características eram o alargamento de vias, erradicação de ocupações de baixa renda nas áreas mais centrais, implementação de infra-estrutura, especialmente de saneamento, e ajardinamento de parques e praças (SABOYA, 2008, VILLAÇA, 1999).

<sup>2</sup> Rio de Janeiro foi capital do Brasil entre 1763 a 1960.

<sup>3</sup> Salvador foi Capital da colônia entre 1549 a 1763.

As grandes cidades, citadas anteriormente, até o início do século XX, sofriam de epidemias como explica Leme (1999), assim a questão do saneamento se tornava essencial, os projetos tinham como objetivo construir rede de abastecimento d'água e de coleta de esgotos. Outro aspecto importante desse período era a circulação de pessoas. Como as cidades do estudo, exceto Curitiba, foram construídas dentro de um contexto colonial, as ruas eram estreitas e, às vezes, mal alinhadas. Alargaram-se as ruas para que pudessem agregar os novos meios de transporte.

Os profissionais da prática urbana no começo do século XX tinham como influência elaboração de planos urbanos as reformas do século XIX, em cidades com Paris e Viena (VILLAÇA, 1999). A palavra chave em plano era melhoramento, que se referia a questões de estética urbana, como parques e jardins, ao projeto, a construção de obras e, em alguns casos, a elaboração de uma legislação urbanística.

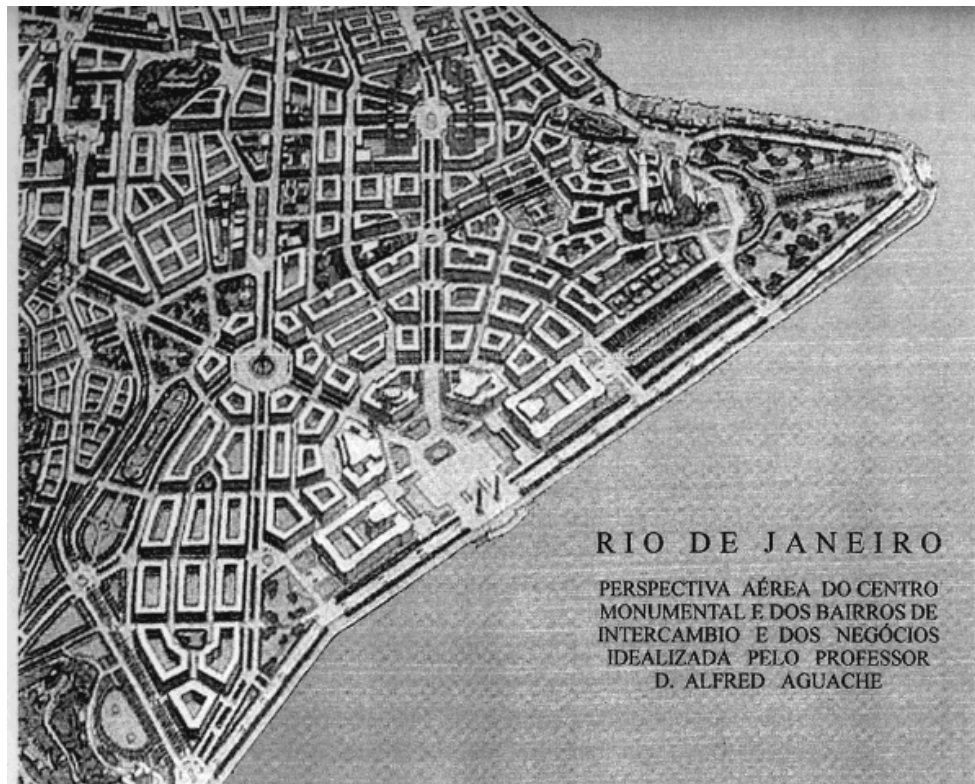
Nas principais cidades brasileiras, como, Recife, Salvador e Rio de Janeiro, as obras foram devastadoras, nesse contexto da década de 1920. Os planos urbanos remodelavam através da demolição e alargamento de vias. Leme (1999) descreve características de planos urbanos desse período: “Essas obras viárias arrasaram quadras inteiras, eliminando edifícios e marcos históricos da cidade.”

Na década de 1930, inicia-se paulatinamente, o surgimento de algumas outras características nos planos de urbanismo no Brasil. Os planos nesta década descreve Villaça (1999), começam a englobar toda a cidade e deixam de lado a pontualidade de obras e mudanças, começam a elaborar que articulavam os diversos bairros de uma mesma cidade, o zoneamento se torna comum nas elaborações de planos e, a partir deste período, a legislação urbana começa a controlar a ocupação e uso do solo. Ao mesmo tempo o poder público se organiza administrativamente em prol de criações de órgãos de planejamento na esfera municipal (VILLAÇA, 1999).

## **2.1 A CIDADE DO RIO DE JANEIRO**

É indispensável relatar a gestão de Pereira Passos, antes mesmo de chegar a década de 1920. Pereira Passos se formou na Escola Militar em 1856, obtendo, o grau de Bacharel em Ciências Físicas e Matemáticas, que lhe dava direito ao diploma de engenheiro civil Pereira Passos foi marcadamente influenciado pelas idéias positivistas que ganharam força no Brasil após a II Revolução Francesa (PINHEIRO E JÚNIOR, 2006). Quanto a sua vida profissional Pinheiro e Júnior (2006) relatam que “em 1874 foi nomeado engenheiro do Ministério do Império, (...). Com o novo cargo, Pereira Passos ficou com a incumbência de acompanhar todas as obras de engenharia do governo imperial”. Entre o período de 1902 a 1906 foi o prefeito do Rio de Janeiro, por nomeação do então presidente do Brasil, Rodrigo Alves (1902-1906). Como prefeito, relata Pinheiro e Júnior (2006), pôs em prática o Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro dirigido por si frente a Comissão de Melhoramentos, feito em 1875-1876, com obras de salubridade e saneamento, abertura e alargamento de ruas, criação de praças e parques, retificação e embelezamento de logradouros, canalização de rios, obras viárias, remodelação arquitetônica das edificações e outras. As avenidas tornaram-se o principal instrumento da remodelação da cidade, atendendo a dois objetivos: a circulação urbana e a transformação das formas sociais de ocupação dos espaços abertos pelas novas artérias.

Exatamente no ano de 1930, no Rio de Janeiro, foi entregue ao prefeito da cidade, Antônio Prado Júnior (1927-1930), após ser requisitado pela administração do mesmo, o Plano Agache, elaborado pelo urbanista francês, Donat-Alfred Agache (1875-1959). Agache foi convidado pelo prefeito para ser elaborador do primeiro plano urbano do Rio de Janeiro. O convite se deu, de acordo com Rezende (1999), pois “a modernização atinge os espaços já consolidados e centrais da cidade e o seu crescimento acarreta problemas ao seu funcionamento”. Além disso, o plano, afirma Rezende (1999) “aborda profundamente as principais questões da cidade e coloca nas mudanças físicas a possibilidade de se atingir mudanças sociais”. No entanto, Berdoly (2003) afirma que “(...) poucas realizações concretas tenham decorrido desse plano, sua influência perdurou pelas idéias que ele permitiu discutir (como a de zoneamento) e pelo primeiro grande código de obras editado em 1937 a partir do mesmo (...)”.



**Fig. 1: Plano do Rio de Janeiro por Agache**

Fonte: LEME, Maria Cristina da Silva; FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurelio Filgueiras (org.) Urbanismo no Brasil 1895-1965. São Paulo: Studio Nobel/FAU USP/FUPAM, 1999. P.363.

Após dois anos, em 1932, foi instituída uma Comissão Municipal para avaliar o “Plano Agache” que após avaliar o plano, decide nas mudanças de várias propostas. Fisicamente, Rezende (1999) ainda sugere que pode se perceber rastros do “Plano Agache” na área central da cidade, na Esplanada do Castelo, através dos traçados das vias e dos quarteirões com pátio central.

No decorrer da década 1930, Rezende (1999) considera que a verticalização e o adensamento na cidade, já iniciados na década de 1920, se intensificaram e geraram a necessidade de rever a questão do uso do solo. Assim, em 1935 foi editado o Decreto N. 5.595, que, de acordo com Rezende, “divide a cidade em áreas mais adequadas a funções específicas que as anteriormente estabelecidas, detalhando o zoneamento, instrumento que se consolida como norma de planejamento”. Em 1937 foi estabelecido um novo decreto para melhor detalhar o zoneamento nos bairros mais centrais do Rio de Janeiro, através do Decreto N. 6.000.

A Secretaria Geral de Viação e Trabalho e Obras Públicas do Rio de Janeiro criou em 1936, um plano para a cidade, influenciado pela ideia de que é “necessário também estabelecer as ligações entre bairros e melhorar acessos”, que estabelece a duplicação do túnel do Leme para fazer a ligação Botafogo-Copacabana. Em 1940 este plano é trocado por outro que previu a o alargamento de vias complementares, além do próprio túnel.

Sob a administração do então interventor federal, Henrique Dodsworth (1937-1945), foi viabilizada financeiramente em 1937 a execução do Plano de Extensão e Transformação da Cidade, elaborada pela Secretaria Geral de Obras e Viação do Rio de Janeiro que continha a projetos melhoramento e de abertura de vias do centro do Rio de Janeiro a outros bairros (REZENDE, 1999). No ano seguinte, 1938, foi aprovada outra intervenção no centro da cidade, como resultado buscava a abertura da Avenida Presidente Vargas, que ligaria o centro à praça da Bandeira. Em 1941, se executou e se abriu avenida. Essa mudança acarretou em uma descaracterização da região, expulsando área antes ocupada por operários e proletariado.

## 2.2 A CIDADE DO RECIFE

Recife, capital de Pernambuco, foi, de acordo com Moreira<sup>4</sup> (1999) palco de grandes empreitadas dos mais famosos urbanistas da sua época. No começo do séc. XX, entre 1909 e 1915, ocorreu em Recife um programa de obras que teve como objetivo sanear e higienizar a cidade, estruturar o porto e “afrancesar” bairro portuário. Pouco depois, a partir da década de 1920, a cidade sofreu uma imensa expansão urbana, ainda que baseada nas características do período anterior. Entre 1920 e 1940, a capital de Pernambuco foi uma cidade, como descreve Moreira (1999), de “uma intensa discussão urbanística que incorporou os temas do urbanismo moderno e gerou diversos planos urbanísticos (...) definiram radiais e perimetrais, além de proporcionarem intervenções marcantes na cidade (...)”. Correia (2005) afirma que os principais aspectos dos planos dessa época são as

---

<sup>4</sup> MOREIRA, Fernando Diniz. A Aventura do Urbanismo Moderno na Cidade do Recife: 1900-1965. In: LEME, Maria Cristina da Silva (org.). *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. 1999.

propostas para zoneamento, índices urbanísticos, e reforma ou ampliação do sistema viário, que priorizavam demandas referentes a tráfego, salubridade e monumentalidade.

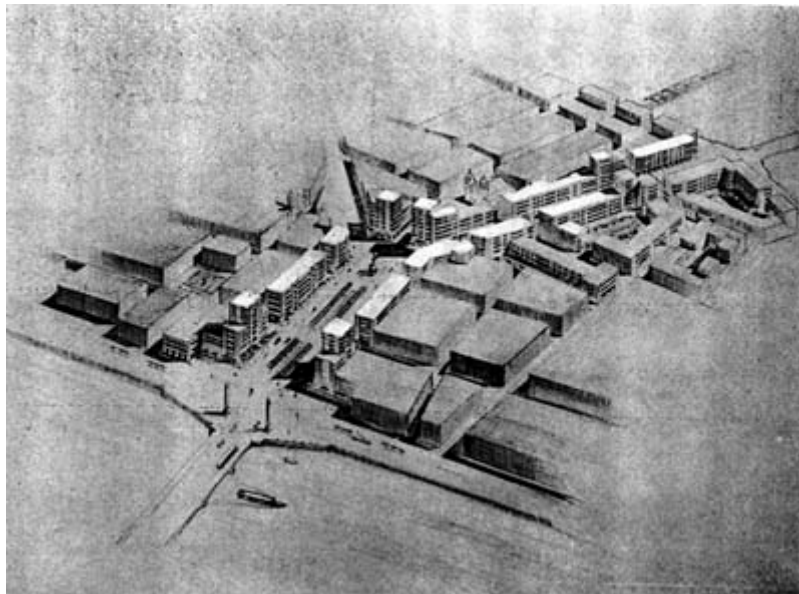
Um fator importante para o avanço acadêmico, científico e técnico no campo do urbanismo em Recife foi, de acordo com Moreira (1999) a criação, ao longo da década de 1920 e 1930, das Faculdades de Medicina, Farmácia, Química, Engenharia, Filosofia, Ciências Sociais além da Escola de Belas Artes. Teve também grande representatividade na arquitetura modernista através da figura de Luís Nunes frente a Diretoria de Arquitetura e Urbanismo de Recife, no período de 1934 a 1937.

Em função desses avanços técnicos e científicos, em um período de dezesseis anos, foram elaborados planos para a cidade (MOREIRA, 1999). Os principais são o Plano de Remodelação do Bairro de Santo Antônio, em 1927, O Plano de Remodelação e Extensão da Cidade do Recife, em 1932, O Plano de Remodelação do Recife, em 1936 e as Sugestões ao Plano de Reforma do Recife, em 1943.

O grande projeto fruto do urbanismo modernista em Recife foi o Plano de Remodelação do Bairro de Santo Antônio, elaborado pelo engenheiro Domingos Ferreira, em 1927. Pontual (1999), infere que Domingos era um funcionário da Seção Técnica da Prefeitura de Recife. O plano de Domingos propôs alargamento de vias, abertura de vias e desapropriações e isenções de taxas. O urbanismo de Haussmann teve grande influência sobre Ferreira, visto que o plano mesclava quadriculas, traçado clássico e praças, para atingir efeitos visuais. Sobre o Plano de Domingos, Pontual (1999) considera que: para Domingos tal Plano representava soluções e o progresso da cidade e que a concepção do Plano foi baseada na estética europeia, ou seja, definir a realidade a partir da planta da cidade.

Em Janeiro de 1932, o pernambucano e engenheiro-arquiteto, Nestor de Figueiredo, radicado no Rio de Janeiro e que já havia trabalhado com Agache, entrou na discussão da urbanística moderna recifense como consequência de ter apresentado um esboço de um plano urbanístico para a Cidade no IV Congresso Panamericano de Arquitetos, realizado no Rio de Janeiro, anos antes em 1930 (MOREIRA, 1999). Através do então prefeito da época, Lauro Borba (1930-1931), foi convidado a cidade para discutir suas ideias para a cidade. Nestor de Figueiredo conseguiu firmar um acordo, sem encargo financeiro para a Prefeitura de Recife, no qual apresentaria um Plano para o bairro de Santo Antônio. Demonstrou-se no

plano a centralidade da Praça da Independência como o centro de recepção e distribuição do tráfego, além de remodelar por completo o bairro. Figueiredo também propôs um sistema radial-perimetral e um novo zoneamento para a cidade. Outros aspectos importantes e de influência francesa no plano, e, principalmente, influenciados por Agache são, de acordo com Moreira (1999): avenidas em Y, praças e conjuntos monumentais, o aspecto maciço e cênico do plano e, também, a concepção que o edifício é que formava a cidade (Figura 2).



**Fig. 2: Plano de remodelação para o Recife – Nestor de Figueiredo**

Fonte: Arquitetura e Urbanismo. Rio de Janeiro, mar./abr. 1940.

Quatro anos depois do plano de Figueiredo, em 1936, Atílio Corrêa Lima, o engenheiro-arquiteto formado pela Escola Nacional de Belas Artes (ENBA) nascido em Roma em 1901, apresentou seu plano para o bairro de Santo Antônio, feito com o objetivo de ser executado assim que pronto. O plano de Corrêa Lima, em comparação ao seu antecessor, o de Figueiredo, foi muito mais modesto e econômico, pois não visava grandes mudanças na configuração espacial do bairro, para evitar desapropriações, imaginou quadras de formato retangular que resultariam em áreas e pátios internos nos edifícios. Dispôs no projeto para o bairro o sistema radial-perimetral, ainda que sempre conservando a estrutura já firmada (PONTUAL, 1999). Outros pontos a serem consideradas no plano, na perspectiva de Pontual (1999) são: a expansão do porto, o parque na ilha Joana Bezerra e estação ferroviária.

Em Novembro de 1937, com o Estado Novo, mudanças no cenário político nacional e local, resultaram na indicação de Antônio de Novais Filho para prefeito de Recife, indicado por Agamenon Magalhães, o interventor federal. O novo prefeito tinha como slogan “preocupação em servir” e “na energia para manter a ordem” e criou a Comissão de Remodelação do bairro de Santo Antônio, que tinha como foco avaliar obras relativas ao bairro, sua pertinência e continuidade. A Comissão avaliou e reprovou o plano de Corrêa Lima e, em seguida, em abril de 1938 apresentou seu próprio projeto de remodelação, muito baseado, de fato, em uma das propostas do plano de Nestor Figueiredo que imaginava a abertura de uma larga avenida que ligaria dois pontos importantes (PONTUAL, 1999). Rapidamente a prefeitura iniciou o processo de execução de obras.

### **2.3 A CIDADE DE SALVADOR**

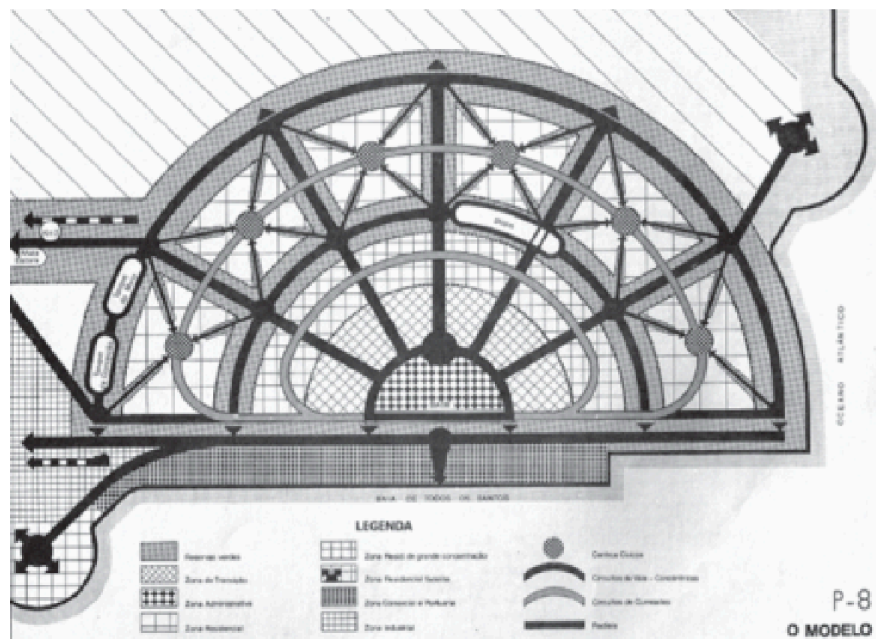
Em 1935, realizou-se em Salvador, capital da Bahia, de maneira inédita, a Semana de Urbanismo. Palma (2008) explica que a “Semana” abrigou personagens importantes da época, como também, a Comissão Organizadora do Plano da Cidade, entidade criada pelo Governo do Estado da Bahia e pela prefeitura municipal de Salvador. A discussão foi ampla, debatendo desde museus, tráfego, segurança pública, saneamento, entre tantos outros tópicos que vem a influenciar uma cidade. Essa miscelânea de tópicos já era resultado de uma globalidade de ideal no pensamento urbano. Na síntese da Semana de Urbanismo de 1935, explicitaram-se ideais de incentivos e organizações de vilas e cidades-jardins, influenciadas por Ebenezer Howard (PALMA, 2008).

A Semana de Urbanismo resultou na ideia de urbanismo como uma ciência, um campo de conhecimento e, em 1943, da criação do EPUCS - Escritório do Planejamento Urbanístico da Cidade do Salvador, e seu idealizador e coordenador foi, Mário Leal Ferreira, um engenheiro politécnico.

O plano do EPUCS sofreu, como explica Palma (2008), influências do movimento da cidade-jardim, especialmente no que diz respeito aos aspectos físicos do uso e ocupação do solo e em vias bordeadas pelo verde-contínuo. Outro exemplo foi a proposta para o loteamento Parque Cruz de Aguiar, localizado no bairro do Rio Vermelho, e, como também foi pensado em um período de transição, considerou

fatores econômicos e sociais em grande detalhe, além disso, Sampaio (1999) afirma que a visão acerca da cidade de Mário Leal Ferreira era a de um “organismo vivo”, influência da Escola de Chicago, e cria em um “urbanismo científico”. Foram elaboradas várias pesquisas de campo acerca de Salvador. Além disso, a formação politécnica aliada a experiência internacional de Mário Leal Ferreira refletiu na concepção do EPUCS.

Souza (2005) relata que o EPUCS mesclou e adaptou suas influências: a funcionalidade de Le Corbusier, o zoneando a cidade a partir de funções específicas de uso e também a “remodelação” do centro antigo; as visões de cidade oriundas da Escola de Chicago através de Howard e suas cidades-jardim e espaços verdes; o esquema concêntrico de Burgess, que resultou no uso de um modelo radial-concêntrico (figura 3) pelo escritório; e a visão global da cidade com grandes pesquisas influenciadas por Patrick Geddes.

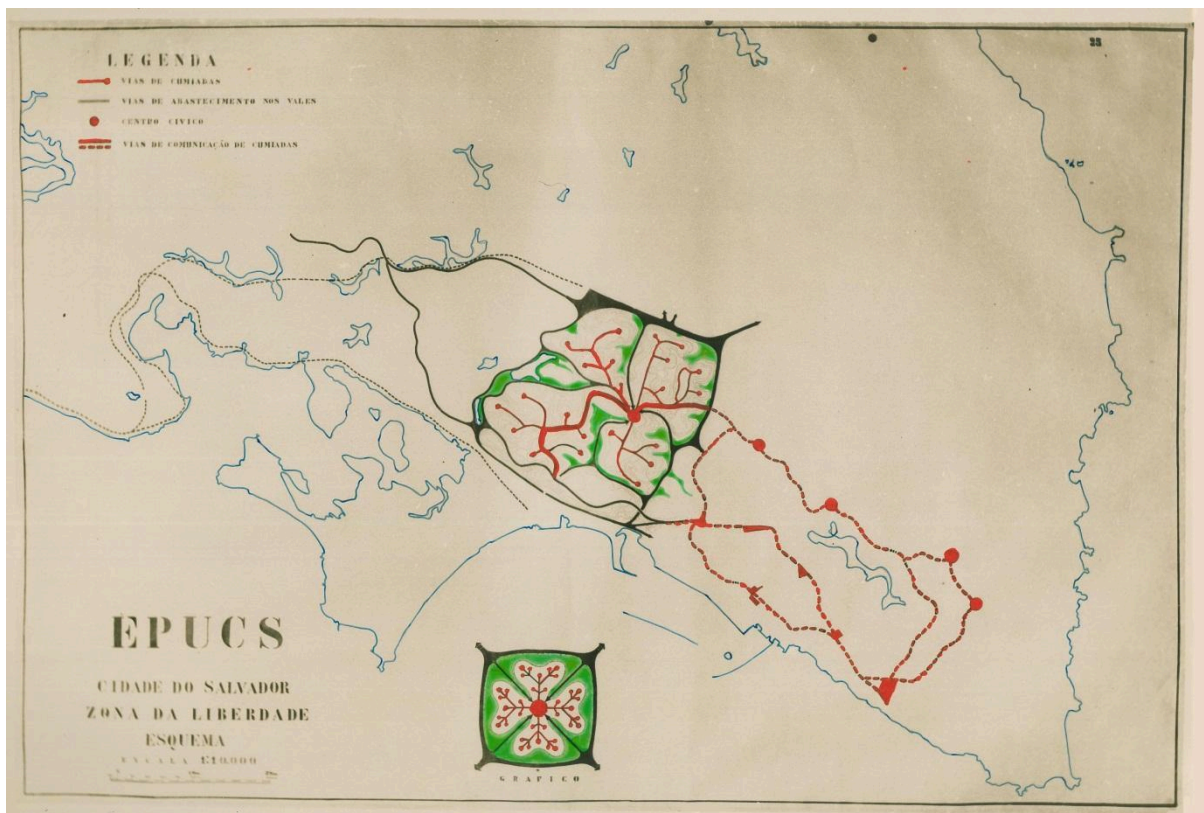


**Fig. 3: Modelo Radial-concêntrico para Salvador**

Fonte: SALVADOR, Prefeitura Municipal. PLANDURB - Epucs um experiência de planejamento urbano. Salvador. Órgão Central de Planejamento - OCEPLAN, 1976.

O zoneamento proposto pelo EPUCS evidencia a integração dos conceitos de Burgess (1970), cujo entendimento de expansão das cidades é visto como “processo”. Burgess segue a linha de pensamento sócio ecológica da Escola de Chicago. Outra influência da Escola de Chicago é identificada nas propostas do EPUCS de Mário Leal: a unidade de vizinhança. Segundo Park (1925, apud

PALMAS, 2008, p.8) “a vizinhança na organização social e política da cidade é ela a menor unidade local”. De acordo com Palmas (2008), esse conceito foi levemente modificado e adaptado para o modelo “trevo de quatro folhas” (figura 4), em que cada bairro faria seria parte das unidades desse trevo. O modelo é, de acordo com Palmas (2008) “formado por um centro cívico aglutinador de bens e serviços, uma escola-parque nesse centro e escolas-classe localizadas nas folhas”.



**Fig. 4: Esquema de Trevos**

Fonte: SALVADOR, Prefeitura Municipal. PLANDURB - Epucs um experiência de planejamento urbano. Salvador. Órgão Central de Planejamento - OCEPLAN, 1976.

No entanto, nos anos seguintes ao plano, Villaça (1999) afirma que o plano do EPUCS não foi concluído em sua totalidade, discutido ou sequer rejeitado. Vários fatores contribuíram para esse não cumprimento: alguns adiamentos, a falta de experiência no urbanismo interdisciplinar, a falta de material de apoio e a própria morte do coordenador do plano, Mário Leal Ferreira em 1947. As premissas viárias do plano foram acatadas e aos poucos, as avenidas de vale, foram sendo construídas (VILLAÇA, 1999).

Sobre a preparação do plano do EPUCS, necessitou se envolver uma série de características:

(...) Conhecimento prévio dos problemas sociais da cidade: os que dizem respeito à localização e distribuição dos vários estratos de sua população zoning, os de saúde, economia, trabalho, habitação, alimentação, educação, interação social e bem-estar (wellfare). O EPUCS evidencia uma mistura e adaptações de idéias urbanísticas sintetizadas num modelo radial concêntrico favorecendo a circulação urbana e automotiva. Radiais ligando centro-bairro e concêntricas ligando bairro-bairro. (PALMAS, 2008, p.79)

A prática urbanística da década de 1930, na Bahia, a despeito de outro paradigma de urbanismo debatido no meio profissional, teve semelhanças ao urbanismo de José Joaquim Seabra (1855-1942), grande “remodelador” de Salvador, com obras de alargamento e abertura de vias objetivando a fluidez do tráfego e a demolição de cortiços em áreas centrais atendendo aos interesses sanitaristas/higienistas e do capital imobiliário.

## **2.4 A CIDADE DE CURITIBA**

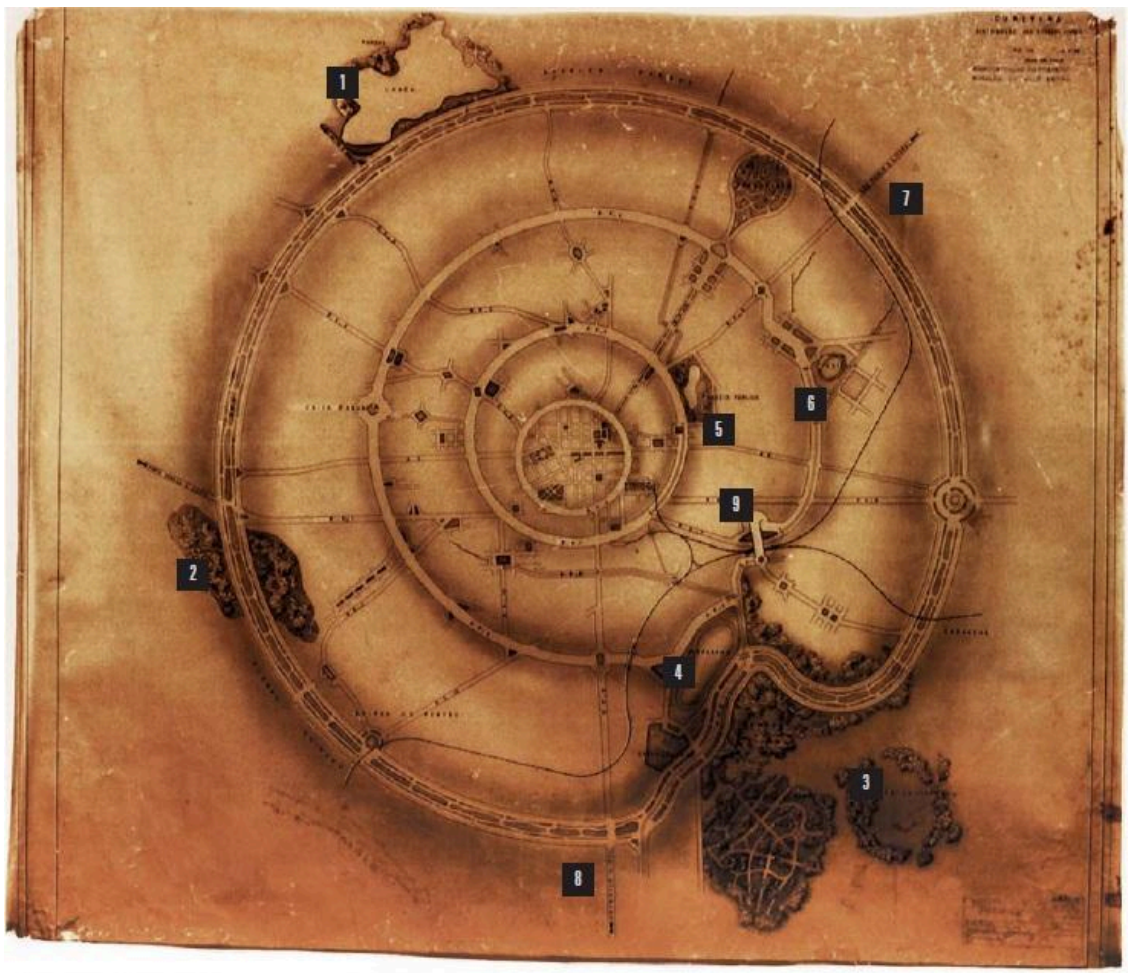
Nas décadas de 1920 e 1930, como consequência de uma estagnação econômica em Curitiba, Menezes (1996) explica que neste período não houve grande transformação no aspecto físico na cidade, mas que, apesar disso, foi um período de melhoramentos, como obras de saneamento, canalização dos rios que cortavam a cidade e melhoramentos nas redes de esgoto e galerias pluviais.

Além dessas melhorias pontuais de saneamento, Menezes (1996) afirma que só houve outro ponto importante nesse mesmo período de 1920 ao final de 1930, o novo Código de Posturas. Este foi elaborado em 1919 e só foi vigorar um ano após. Foi através deste instrumento que se tentou organizar e ordenar o trânsito na capital paranaense. Menezes explica que para isso se alargou ruas centrais e outras foram pavimentadas.

Foi em 1940, através do então prefeito Rozaldo de Mello Leitão (1940) contratou, de acordo com Ribeiro e Silveira (2006), a Empresa de Engenharia Coimbra Bueno & Cia Ltda. para elaborar o Plano de Urbanização de Curitiba.

Empresa que contratou Alfred Agache para esse trabalho. Agache definiu três diretrizes para o seu plano, que foram: saneamento, circulação e órgãos funcionais.

Para a elaboração do Plano de Urbanização de Curitiba, Carollo (2002) relata que Agache, preocupado com o perfil coletivo dos curitibanos, ministrou palestras e buscou fundamentos históricos da construção urbana da cidade. Agache definiu para o Plano da cidade, um sistema radial em torno do centro, com grandes e largas avenidas, além da definição de localização de equipamentos urbanos e áreas verdes.



**Fig. 5: Plano Agache para Curitiba (1943) – Sistema de transporte**

Fonte: Agache (1943, apud CAROLLO, 2002, p. 130)

Legenda:

1. Parque Tingui
2. Parque Barigui
3. Centro Politécnico (UFPR)
4. Hipódromo (PUCPR)
5. Passeio Público
6. Estádio Municipal
7. Saída para São Paulo/Litoral
8. Saída para Santa Catarina
9. Estação Rodoviária

## **2.5 FORMAÇÃO PROFISSIONAL E INSTITUCIONAL DO URBANISMO NA BAHIA**

Desde a época do Brasil Colônia, as diversas epidemias que se alastravam, resultou em autoridades de Salvador a normatizar e fiscalizar as ações dos particulares (Sampaio et al., 1999). No meio do século XIX, surtos de febre amarela, e não malária como se imaginou na época<sup>5</sup>, e de cólera catalisaram o aparelhamento institucional por parte da governança local, concomitantemente, surgia aos pouco um novo profissional para lidar com tais situações no poder público. Essas condições resultaram em uma estruturação administrativa, por parte do poder local.

Para combater a crise sanitária que se propagava em Salvador, Rudner (2011) aponta que o Município delega, em 1905, o patrimônio da Cia. do Queimado ficando para o abastecimento de água na cidade. A empresa de Theodoro Sampaio<sup>6</sup> foi contratada, ainda em 1905, para projetar o serviço de esgoto e ampliação do serviço de abastecimento de água. Em 1907 foi criado o Instituto Bacteriológico em Salvador iniciando a pesquisa médica baiana em epidemiologia. Logo após em 1921, foi publicado o Código de Posturas Municipais e em 1925 a Intendência

---

<sup>5</sup> SANTOS, Luiz A. de Castro. As Origens da Reforma Sanitária e da Modernização Conservadora na Bahia durante a Primeira República. Dados vol. 41 n. 3 Rio de Janeiro, 1998.

<sup>6</sup> Nascido em Santo Amaro - Bahia, Theodoro Sampaio, formou-se na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, onde se graduou em Engenharia Civil.

Municipal aprova o primeiro loteamento na cidade com 123 lotes no bairro do Bonfim (SAMPAIO et al. 1999).

A época em que o “Plano de Urbanismo” de Itaparica foi elaborado compreende, de acordo com a pesquisa de Leme (1999), o segundo período de planos urbanos, isso é o intervalo de 1930 a 1950. Este segundo período tinha como características planos mais globais, maior articulação entre bairros, o centro e outras áreas da cidade por meio de um sistema de vias (não mais destinadas somente à beleza) e de transportes. É neste período em que se discute a questão do zoneamento. Dentro do campo do poder público, propõe-se nesta época uma legislação urbanística sobre o uso e ocupação do solo, como há também a organização de órgãos para o planejamento urbano na estrutura da prefeitura e governo.

A formação científica do profissional de urbanismo, no século XIX, na Bahia aconteceu na Escola Politécnica da Bahia, fundada em 1896, pouco mais de 30 anos após a criação da Escola Politécnica do Rio de Janeiro, em 1862; a de Minas de Ouro Preto em 1876 e a Escola Politécnica de São Paulo, estabelecida em 1894<sup>7</sup>. De acordo com Sampaio et al. (1999), a vertente pujante sobre a aproximação da Escola Politécnica com os problemas urbanos, acontece em função da necessidade “econômica do higienismo”, que de fato é um cálculo econômico que justifica o sanitarismo. O curso de arquitetura era oferecido juntamente com o curso de engenharia sanitária, isso porque, como observa Sampaio et al. (1999), foi neste momento em que “onde se presume que a questão da salubridade das cidades fosse tratada em sintonia com a questão da forma propriamente dita”.

Sobre a Escola Politécnica, Sampaio et al. (1999. p. 171) afirma que “[...] a formação oferecida [...], aliada à demanda sobretudo pública de profissionais capazes de intervir na cidade, dará origem à primeira geração de urbanistas, essencialmente sanitaristas”. Os novos engenheiros politécnicos eram profissionais cuja formação ia ao encontro do pensamento positivista predominante na elite baiana. A influência europeia foi importante na construção e ideais dessas escolas. A Politécnica do Rio e da Bahia foram bastante influenciadas pelas escolas francesas. Assim, o que Pechman (2002) afirma para os profissionais do Rio de Janeiro, pode bem ser aplicado aos profissionais baianos: “Egressos da Escola

---

<sup>7</sup> LEME, Maria Cristina da Silva. A Formação do Pensamento Urbanístico no Brasil, 1895-1965. In: LEME, Maria Cristina da Silva (org.). *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. Salvador: Edufba, 2005.

Politécnica (...) se respaldavam nas ideias de que os problemas urbanos poderiam ser resolvidos de maneira correta e eficiente (...), desde que a racionalidade e a objetividade fossem o princípio de tudo”. Tal a importância da Escola Politécnica da Bahia na formação de profissionais que tratavam da problemática urbana que até os anos 1950, os principais profissionais que atuavam no campo do urbanismo na Bahia são professores ou egressos desta escola.

A partir da década de 1930, os profissionais de urbanismo na Bahia iniciam um novo modo de se pensar o urbanismo, um urbanismo cujas bases conceituais e metodológicas estão baseados nas ideias de Patrick Geddes e no ideal de cidade-jardim de Ebenezer Howard e cada vez menos se tem a influência do “urbanismo demolidor” de Haussmann e Seabra. Também refuta abordagem urbanística do séc. XIX que é derivada de sentimentos humanitários, tornando como objeto de estudo a integridade física do proletariado. Médicos, higienistas, membros do clero foram os que estudaram por essa linha de raciocínio (Sampaio et al. 1999).

### **3 O “PLANO DE URBANISMO” DE ITAPARICA**

#### **3.1 BREVE HISTÓRICO DA ILHA E DA CIDADE DE ITAPARICA**

Em maio de 1501, partiu de Lisboa, uma esquadra organizada por El-rei D. Manuel, com o objetivo de reconhecer o valor da nova terra descoberta por Pedro Álvares Cabral. Juntamente com a Baía de Todos os Santos, a ilha foi descoberta em 1501, pelo cosmógrafo Américo Vespúcio.

Foi doada a Francisco Pereira Coutinho a Capitania Hereditária da Baía de Todos os Santos em 1534, houve na capitania divisões em lotes. Após alguns ataques indígenas, em 1548 os herdeiros da Coroa Portuguesa adquiriram as terras da capitania de Francisco Coutinho. Então, na capitania foi estabelecido o Governo-geral da Colônia. Assim, a nova Capitania Real da Bahia, tornou-se sede da colônia portuguesa nas Américas, e logo em seguida se fundou a primeira cidade pelo governador, Tomé de Souza, fundou-se São Salvador da Bahia.

Após um período sem grandes acontecimentos na Ilha, somente em 1560, através de Luiz da Grã e seus companheiros jesuítas, erguem, no alto de uma

colina, um povoado sob o nome do Senhor de Vera Cruz (PELITER, 1939). Nessa época foi iniciado o primeiro engenho de açúcar, assim como a cultura do trigo e o início da criação de gado, em 1564. Hoje tal local é conhecido como a Vila de Baiacu.

Em 1763, a então maior ilha da colônia, destacou interesse da Coroa e foi incorporada aos seus bens. Foi em Itaparica que se armou a primeira quilha<sup>8</sup> da Marinha de Guerra no Brasil.

Em 28 de fevereiro de 1821, anos antes da independência do Brasil, a Capitania da Bahia tornou-se uma província e assim permaneceu durante o período imperial (OSÓRIO, 1979). Com a Proclamação da República Brasileira, em 1889, a província tornou-se o atual estado da Bahia. A ilha foi emancipada de Salvador em 8 de Agosto de 1833 e a cidade de Itaparica foi elevada a uma das duas sedes urbanas da Ilha de Itaparica (Itaparica e Vera Cruz) em 30 de julho de 1962.

O pouco desenvolvimento da Vila de Baiacu, fundada por Luiz da Grã, na época povoado, resultou em que aos poucos a população local se deslocou ao noroeste da ilha, dando início da localidade de Itaparica como se conhece agora.

Foi em 25 de Outubro de 1831 que Itaparica, foi elevada a Vila, dando uma nova fase de desenvolvimento para o local.

Em 1877, houve tentativas de melhorias urbanas, através dos esforços de Silva Lima e Cesar Navarro. No ano seguinte, a então Companhia de Navegação Baiana, iniciou o transporte regular entre Itaparica e Salvador, por meio de vapores.

Após cerca de 60 anos, em 1890, a vila de Itaparica foi elevada mais uma vez a categoria de cidade. Dando, ainda, mais uma nova fase de desenvolvimento para a cidade.

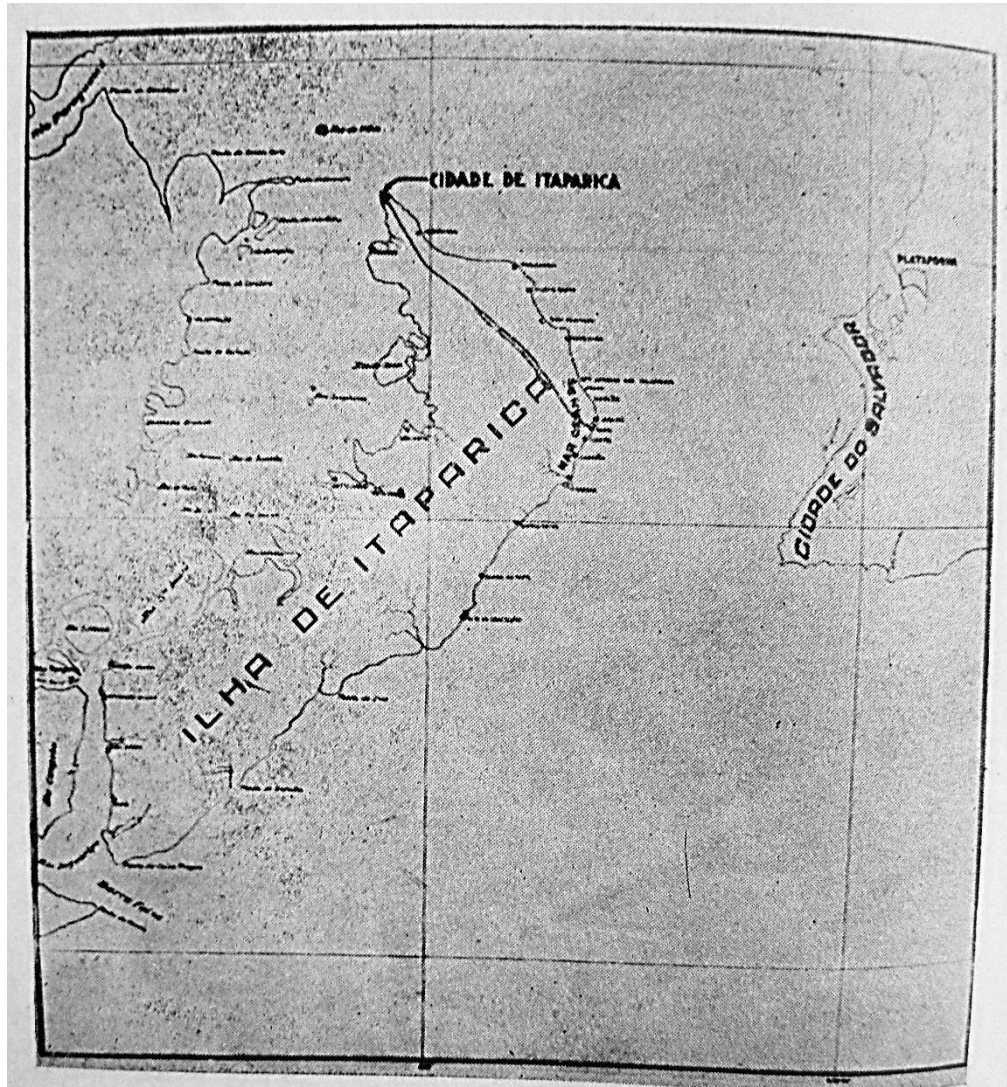
Em 30 de Julho de 1962 o município de Itaparica começou a fazer parte da bi municipalidade da Ilha de Itaparica, através da Lei Estadual nº 1773, juntamente com o município de Vera Cruz. A Lei Estadual de nº 1773, criou a bi municipalidade e o próprio município de Vera Cruz (OSÓRIO, 1979).

A Fonte da Bica, uma das principais localidades cidade, foi construída em 1842 e criada como Estância Hidromineral pela Lei nº 78 de 28 de agosto de 1936, oficializada, no entanto, pelo Decreto Estadual 10.440 de 10 de dezembro de 1937.

---

<sup>8</sup> Parte inferior de uma embarcação e base estrutural onde se se fixam as peças curvas onde se pregam as tábuas do costado.

A água, ao longo do tempo, recebeu status de ser medicinal, assim justificando a cidade de Itaparica como refúgio e abrigo para os enfermos (OSÓRIO, 1979).



**Fig. 6: Planta de Localização de Itaparica**

Fonte: QUEIROZ, Paulo P. de. Plano de Urbanismo de Itaparica. 1939, p. 64.

### **3.2 O ENGENHEIRO PAULO PELTIER DE QUEIROZ**

O idealizador do plano, Paulo Peltier de Queiroz, é considerado por Leme (1999) como um urbanista da terceira geração. Essa categoria abrange profissionais que são engenheiros civis, engenheiros-arquitetos, arquitetos, sociólogos ou geógrafos. Nascido em 1911 em Valença na Bahia, Peltier, formou-se em engenharia pela Escola Politécnica da Bahia em 1934.

Na sua vida profissional, Peltier auxiliou Oscar Niemeyer na criação da cidade Marina (TAVARES, 2007). Leme descreve a trajetória profissional de Peltier:

Professor Assistente para Hidráulica e Navegações da Escola Politécnica da Bahia; em 1935, engenheiro-chefe do 10º Distrito Portos, Rios e Canais. Propôs, em 1934, o anteprojeto para a criação de um departamento técnico que pudesse dar assistência técnica e financeira às municipalidades do interior. O Departamento Central das Municipalidades nasce aí, que deveria, entre outras coisas, obter os dados necessários à organização de planos gerais para cidades e vilas baianas. Foi autor de planos para as cidades de Cipó, Ilhéus (1935), publicados em 1938, Pirangy (1935) e Itaparica (1937), publicado em 1939. (...) (1999, Leme, p.515)

### 3.3 A CIDADE DE ITAPARICA – ABORDAGEM DO PLANO

Na análise de Peltier (1939) o município de Itaparica consistiu, na década de 1903 até a data do plano, das seguintes localidades: Salinas da Margarida, Cayru, Encarnação, Conceição de Pirajuaia e Porto de Telha. Dados oficiais do município apresentados no plano, apontava uma população da Ilha com cerca de 28 mil habitantes. A cidade de Itaparica, estimou-se, por um levantamento do plano, através de um estatística predial, em 4200 habitantes e o de 4 mil habitantes levantado pela Prefeitura Municipal de Itaparica (PELTIER, 1939).

A grande produção da ilha e fonte de renda, de acordo com Peltier (1939) era através de: Sal, coco, piaçava, óleo<sup>9</sup>, frutas, vegetais, peixe e produtos de olaria.

As principais atividades econômicas da cidade de Itaparica apontadas no Plano, do ponto de vista do elaborador, Peltier (1939), eram: núcleo de veraneio, repouso e estação de cura. As águas medicinais deram status de estação de cura.

Quando o beribéri<sup>10</sup> se dissipou, no meio do século do XIX (PELTIER, 1939), a Ilha e a cidade ganharam uma aura de milagrosa, especulava-se que deveria ser a água, o clima, os alimentos frescos e os mais supersticiosos acreditavam que havia algo de misterioso no ar.

Apesar disso, a localidade de Itaparica para seu planejador, carecia de estrutura básica<sup>11</sup>. Sua visão sanitarista apontava vários erros na estrutura da

<sup>9</sup> Peltier não é específico no Plano qual é o tipo de óleo.

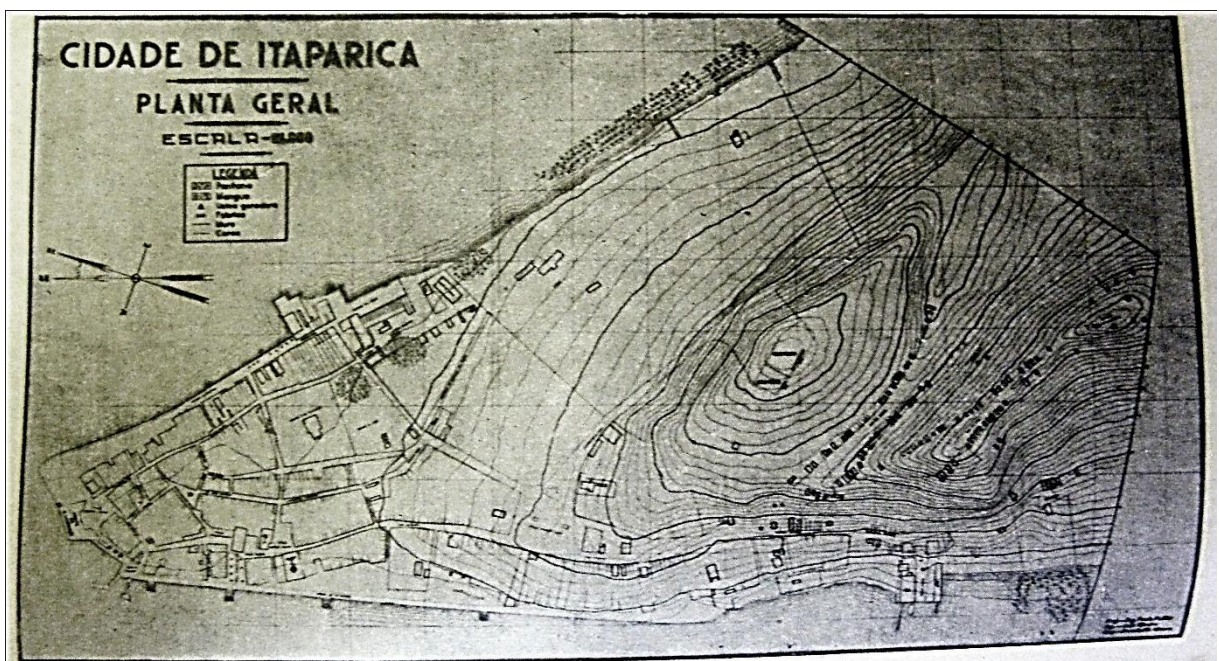
<sup>10</sup> Doença causada pela carência alimentar. Provoca fraqueza muscular e dificuldades respiratórias.

<sup>11</sup> Para Peltier (1939) estrutura básica constituía em água, esgoto, luz e etc.

cidade, como, por exemplo, as vias estreitas, rudimentares, mal orientadas, mal alinhadas e sem qualquer prescrição técnica. Além disso, para Peltier (1939), as divisões de lotes eram irregulares e sem harmonia, não possuíam sintonia com a orientação do sol e dos ventos. Todos esses fatores contribuíam para o menor nível de qualidade de saúde nas residências.

Em função do plano e para melhor conhecer a cidade, Peltier, por meio de um estudo de “estatística predial” da cidade e de suas zona de expansão, constatou que a maioria dos edifícios careciam dos parâmetros sanitaristas e higiênicos<sup>12</sup> da época. Para superar esse quadro a administração vigente criou um Código de Obras e Posturas Municipais, para que norteasse e servisse de base para as edificações dentro do perímetro urbano.

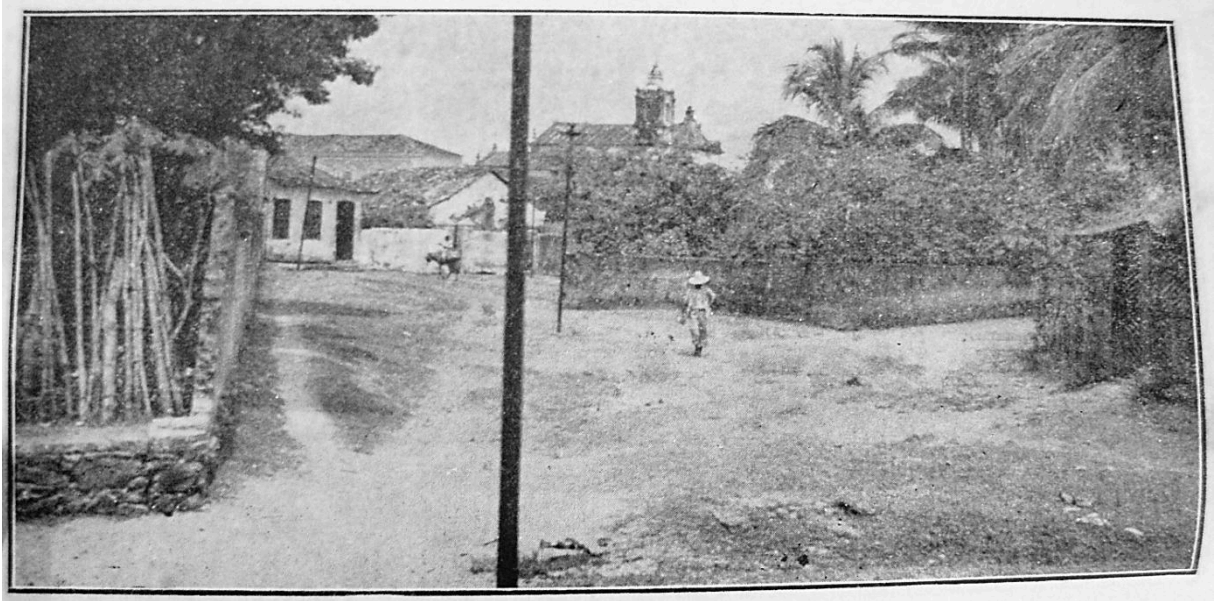
Junto a isso, o Governo Federal iniciou, com o Departamento Nacional de Portos e Navegação, em função da constante erosão em toda orla marítima causada pelo mar, a construção de um cais de saneamento, aliada a outras obras auxiliares de aterro e a pavimentação das avenidas de contorno.



**Fig. 7: Visão Geral da cidade de Itaparica em 1937**

Fonte: QUEIROZ, Paulo P. de. Plano de Urbanismo de Itaparica. 1939, p. 78.

<sup>12</sup> A razão para isso, de acordo com Peltier (1939), seria a falta de higiene da população.



**Fig. 8: Vista do Centro da Cidade de Itaparica em 1937**

Fonte: QUEIROZ, Paulo P. de. Plano de Urbanismo de Itaparica. 1939, p. 107.

### 3.4 CONTEXTO POLÍTICO DO PLANO

Foi no governo de Juracy Magalhães (1931-1937) na Bahia, indicado por Getúlio Vargas, que o plano foi requisitado, o documento do plano foi concluído e lançado no ano de 1939 e após 4 anos, em 1943, foi decretado (OSÓRIO, 1979). Renato Onofre Pinto Aleixo foi o interventor que assinou o decreto do plano. Há de se notar que o “plano de urbanismo” de Itaparica surgiu antes mesmo de qualquer planejamento ou plano da capital baiana, Salvador, visto no capítulo anterior.

O Plano de Urbanismo da cidade de Itaparica foi aprovado e assinado em 22 de Setembro de 1943, pelo General Pinto Aleixo, na interventoria da Bahia.

O Interventor Federal do Estado da Bahia, com o uso de suas atribuições, DECRETA:

Art. 1º - Fica aprovado, para os efeitos legais, inclusive o de desapropriação, o Plano de Urbanismo da Cidade de Itaparica, elaborado pelo engenheiro Paulo Peltier de Queiroz, com as modificações de traçado da zona alta da cidade e as sugestões apresentadas pela Diretoria de Obras Públicas e Urbanismo, constantes da planta anexa.

Art. 2º - Durante a execução do projeto ora aprovado, nenhuma modificação das linhas mestras do mesmo, poderá ser feita pela Municipalidade de Itaparica a não ser precedida de autorização legal.

Art. 3º - A execução do projeto fica subordinada a Secretaria da Viação e Obras Públicas, mantendo a Municipalidade de Itaparica uma escrita especial para esse fim.

Art. 4º - Fica sem efeito o Decreto n. 11.273, de 18 de Março de 1939, que aprovou o projeto de arruamento da cidade de Itaparica, elaborando pela Seção de Melhoramentos da Prefeitura de Itaparica.

Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrário. Palácio do Governo do Estado da Bahia, em 22 de Setembro de 1943.

(As. RENATO ALEIXO, Interventor Federal – Osvaldo Cesar Rios)

### **3.5. CONSIDERAÇÕES SOBRE O “PLANO DE URBANISMO” DA CIDADE DE ITAPARICA**

O Plano Urbano da cidade de Itaparica, de acordo com a publicação específica disponível na Biblioteca Juracy Magalhães localizada nesta cidade, possibilita o entendimento de que o mesmo obedeceu a seguinte estrutura de elaboração:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Palavras ao Cap. Juracy Magalhães       | 14. Dados municipais                    |
| 2. Referências                             | 15. Elementos meteorológicos            |
| 3. Outras Referências                      | 16. Dados geográficos                   |
| 4. Considerações Gerais                    | 17. Insolejamento das ruas e habitações |
| 5. Elementos Históricos                    | 18. Dados geológicos                    |
| 6. A Ilha de Itaparica e o beribéri        | 19. Base econômica                      |
| 7. A água de Itaparica                     | 20. Estatística predial                 |
| 8. A Fonte da Bica                         | 21. População atual e prevista          |
| 9. Monumentos Históricos                   | 22. Funções urbanas                     |
| 10. Planta da cidade e projetos anteriores | 23. Elementos do plano geral            |
| 11. A cidade atual                         | 24. Densidade urbana                    |
| 12. A cidade futura                        | 25. Zoneamento                          |
| 13. Transportes regionais                  | 26. Loteamento                          |
|  | 27. Principais edifícios públicos       |

- |                               |                       |
|-------------------------------|-----------------------|
| 28. Traçado das vias públicas | 31. Legislação urbana |
| 29. Serviços municipais       |                       |
| 30. Execução do plano         |                       |

O documento oficial apresenta 31 capítulos, no entanto, para melhor compreensão do Plano. Foi dividido no presente trabalho em 4 partes: aspectos físicos do plano, aspectos socioeconômicos do plano, orçamento do plano e execução das obras/plano.

### 3.5.1 ASPECTOS FÍSICOS DO PLANO

Por aspectos físicos do plano, podemos entender propostas que tinham como objetivo alguma mudança na forma espacial da cidade.

A delimitação da área para a implantação do Plano de Itaparica estabelecido por Peltier compreendia na superfície em 85 hectares. Para seu plano usou o modelo de cidades-jardins<sup>13</sup> para a divisão da área total da cidade. Destinou então, usando o padrão das cidades-jardins, 50% da área total foi destinada a áreas livres, sendo 50% para espaços livres arborizados e 50% para espaços livres. A outra metade da área total foi destinada a áreas construídas.

Dos 850 000m<sup>2</sup> da área total para a implantação do plano, Peltier (1939) definiu 405 000m<sup>2</sup>, aproximadamente 50%<sup>14</sup>, para espaços construídos, 230 000m<sup>2</sup>, valor próximo a 25%<sup>15</sup>, para espaços livres não arborizados e os restantes 25%<sup>16</sup> da área total, 215 000m<sup>2</sup> para espaços livres arborizados (gráfico 1).

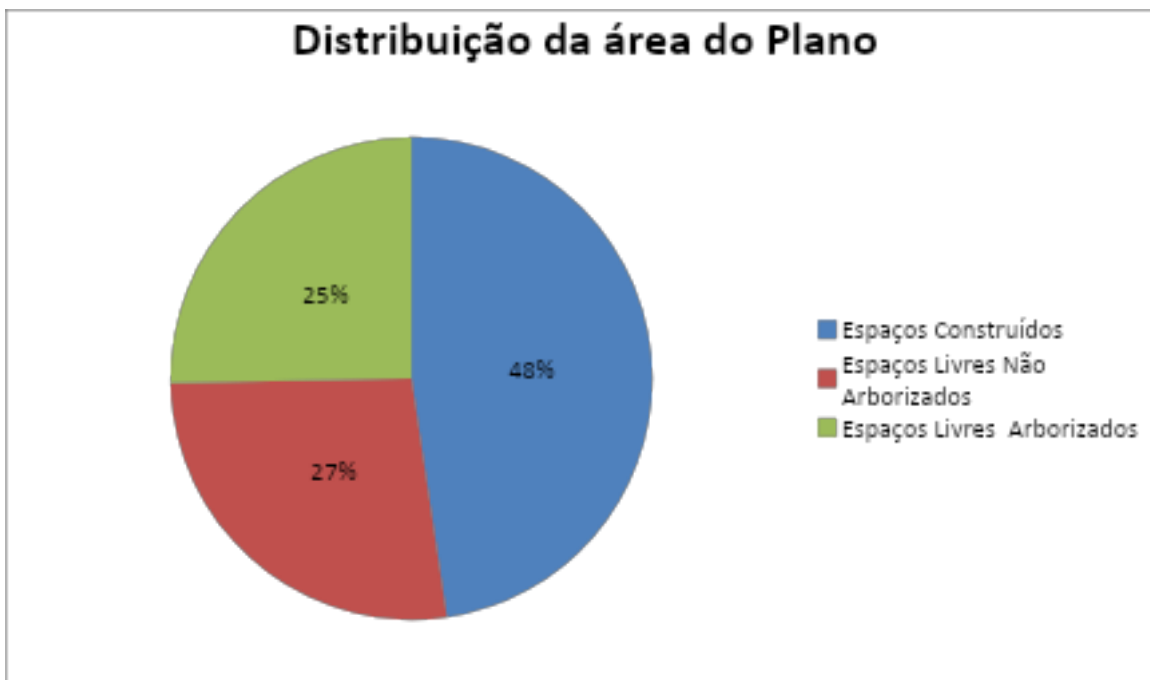
---

<sup>13</sup> O inglês e socialista Ebenezer Howard foi o criador da concepção das cidades-jardins inglesas, Geddes e Unwin também corroboravam com os benefícios dessa ideia, que uniria os benefícios da cidade e do campo.

<sup>14</sup> Do valor total da área.

<sup>15</sup> Idem.

<sup>16</sup> Idem.



**Gráfico 1: Distribuição da área do Plano (com valores exatos propostos no Plano)**

Fonte: Autor com base no Plano de Urbanismo da Cidade de Itaparica

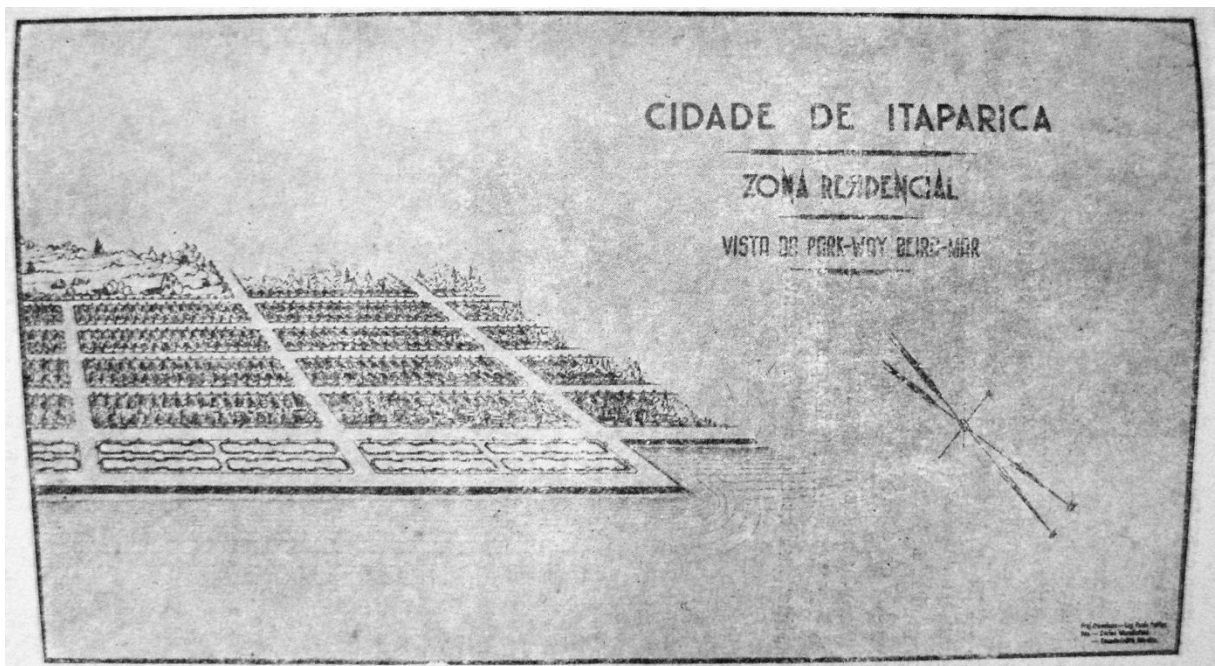
Para o desenho urbano de Itaparica, Peltier projetou a construção de um centro cívico de onde surgiram várias grandes avenidas inspiradas em grandes cidades estadunidenses, ideais, em seu raciocínio, para a locomoção, para a estética urbana e indica que seria uma forma de quebrar a monotonia do desenho urbano em forma de xadrez.

Peltier propôs no seu plano, através do termo remodelação total ou com palavras mais incisivas, que a “velha cidade” iria ser demolida para a “construção do plano” (PELTIER, 1939). Isso porque, para o planejador, o conjunto urbano antigo não contribuiria para um aproveitamento racional para o seu “plano de urbanismo”. Por trás do discurso da remodelação total e da justificativa do sanitarismo, o autor, praticamente se isentou de qualquer estudo histórico da cidade e deixa claro isto no capítulo dedicado a história da cidade (PELTIER, 1939). Assim, considerou no seu plano três monumentos históricos em seu plano que foram: o Forte São Lourenço, a Igreja Matriz e a Fonte da Bica. Os dois primeiros iriam ser amparados, limpos e restaurados, se necessários, além de incorporados no novo Centro Cívico e no plano e o último seria restaurado.

Assim, uma cidade balneária deveria, para se enquadrar nesse título, cumprir exigências higiênicas e sanitárias, possuir um traçado que acompanhe a topografia,

ou seja, o traçado sanitaria, seguindo os cursos naturais de drenagem. Sobre a topografia, o traçado, supostamente, atendia a todas as suas exigências e estava enquadrada perfeitamente nas questões de arejamento e insolação, condições essenciais para o saneamento, trânsito e declividades. Todas as vias do plano foram calculadas diretamente para as direções mais frequentes ao vento. O traçado das vias foi idealizado para estar em harmonia entre a circulação e as necessidades locais. O ponto de partida para qualquer local de importância é o Centro Cívico.

Para o loteamento da cidade, Peltier estudou vários urbanistas ingleses, franceses e brasileiros, como J. Raymond, W. Azevedo, R. Danger, A. Ray, R. Unwin, entre outros, para decidir que para lotes residenciais as larguras deviam compreender o intervalo de 10 a 15 metros e o comprimento variar de 25 a 30 metros. Assim, as áreas dos lotes deveriam ter no mínimo 300m<sup>2</sup> e no máximo 450m<sup>2</sup> (PELTIER, 1939). No próprio plano há sugestão de casas modelos que se enquadrariam nesse padrão de lote. E, esse modelo, de acordo com o engenheiro, iria abrigar até sete residentes em cada lote. O loteamento proposto para Itaparica iria abrigar 1000 lotes para habitação de acordo com o plano proposto por Peltier (figura 9).



**Fig. 9: Perspectiva da Zona Residencial do Plano de Itaparica**

Fonte: QUEIROZ, Paulo P. de. Plano de Urbanismo de Itaparica. 1939, p. 115.

O plano previa, na região da Fonte da Bica, a construção de vários campos de vôlei, basquete e futebol. Além da implantação de um campo de golf, justificado pelas terras planas e arborizadas, além da cidade ser uma estância hidromineral. E se sugere ainda que o Governo do Estado construísse piscinas para promover o lazer. Ao mesmo tempo em que exalta a importância histórica e milagrosa das águas minerais, dispensa por completo qualquer tipo de comentário ao mar como fonte de lazer.



**Fig. 10: Plano de Loteamento do Plano de Urbanismo de Itaparica**

Fonte: QUEIROZ, Paulo P. de. Plano de Urbanismo de Itaparica. 1939, p. 131.

### 3.5.2 ASPECTOS SÓCIOECONÔMICOS DO PLANO

Quando se refere à distribuição da população no uso e ocupação do solo na cidade, Peltier usa o padrão das cidades-jardim, apesar de deixar claro que a cidade é uma estância hidromineral<sup>17</sup>, mas justifica que durante oito meses no ano a população é estável e o período de veraneio se verifica de Novembro a Fevereiro (PELTIER, 1939). Considera a área 85 hectares e estima uma população máxima e

<sup>17</sup> Petier, em seu plano, afirma que mesmo Itaparica não sendo um cidade-jardim, ele usa fundamentos das cidades-jardim para o seu Plano.

efetiva de 6500 habitantes, resultando em um coeficiente de 76 habitantes por hectare, valor muito mais próximo ao coeficiente ideal das cidades-jardim de 50 habitantes por hectare.

Itaparica, para Peltier, era uma cidade de várias funções, então, no seu plano explicita várias funções que as cidades do século XX se caracterizavam. Justifica, no entanto, que Itaparica deveria, em seu traçado, satisfazer o maior número de necessidades, isso é, apesar de ser uma estância hidromineral e uma localidade de veraneio, não deveria se limitar nesta sua denominação.

Quanto a base econômica da cidade de Itaparica, há três caminhos propostos, por Peltier no seu “Plano de Urbanismo”. Primeiramente a indústria de jogos, na época do plano, havia se determinado, através do Governo da União, a legalidade de jogos de azar em estações climatéricas e estâncias balneárias. Então, por meio de Hotel Cassino, no Centro Cívico de Itaparica, existiria uma das fontes de renda da cidade, juntamente com próprio turismo e veraneio. As famosas águas medicinais seriam o segundo vetor de crescimento econômico, por meio da industrialização da água e de maiores divulgação do produto. A última base econômica sugerida por Peltier derivou de as terras de Itaparica são propícias para a fruticultura, percebendo isso, o Governo havia criado em Mucambo, uma estação experimental para a fruticultura, isso foi símbolo de um primeiro passo para o desenvolvimento e seria o terceiro vetor de crescimento econômico.

Ao se referir da importância da água de Itaparica, Peltier usa como referência o trabalho do Prof. Domingo Carlos. O Prof. Domingo publicou, como consta no plano de Peltier (1939), em 1877 um trabalho louvando as qualidades terapêuticas das águas minerais de Itaparica. Inclusive foi para Europa um exemplares da água para estudos mais minuciosos. A água foi alvo de elogios de outros estudiosos, principalmente no campo da medicina, daí sua fama.

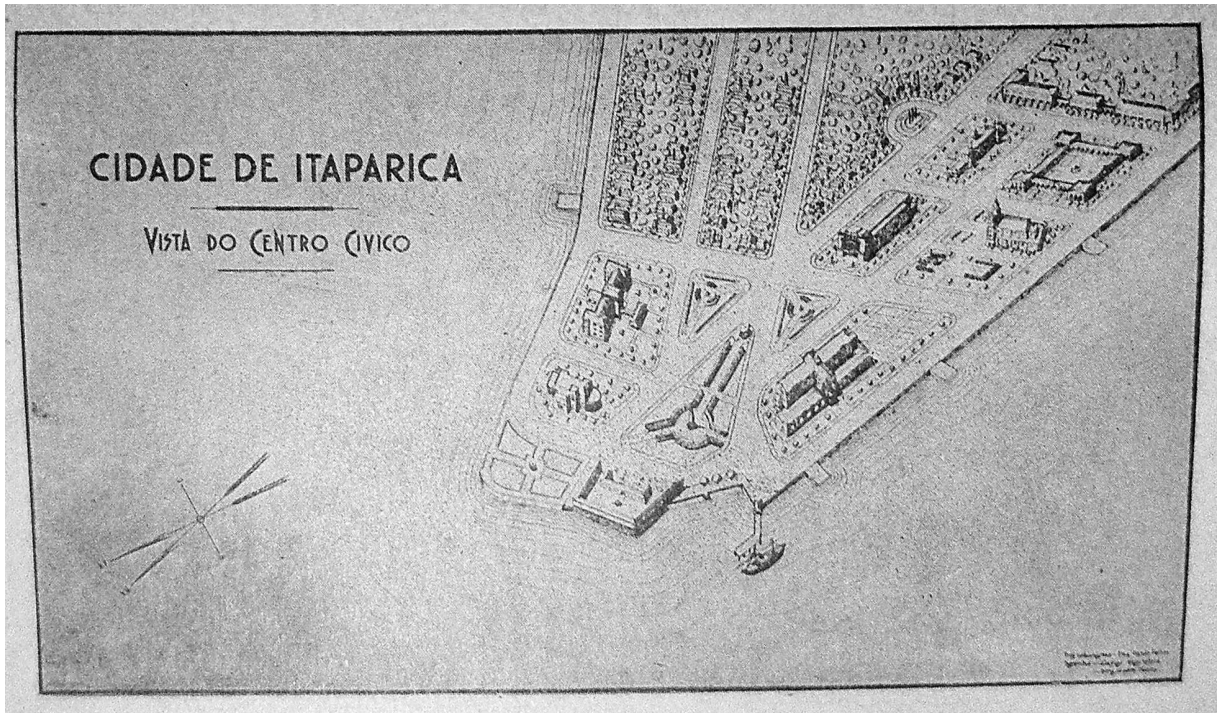
### **3.5.3 DESCRIÇÃO DOS ELEMENTOS DO DESENHO URBANO DO PLANO DE URBANISMO DA CIDADE DE ITAPARICA**

Apesar do plano estabelecer inúmeras propostas, detalhes técnicos e diretrizes para a estância de Itaparica, o “Plano de Urbanismo” é melhor compreendido pelo seu desenho.

Na disposição do desenho urbano para o “Plano de Urbanismo” de Itaparica, Peltier define a extremidade mais ao norte como o centro da cidade. Nessa localidade haveria o Centro Cívico, isso é, uma localidade destinada a ser o centro e abrigar edifícios do poder público, e outros prédios importantes (figura 11). No plano, em específico, o Centro Cívico abrigaria dois hotéis, o Cine Teatro, o Mercado Municipal, o Forte São o Palácio de Verão e, por fim, o Palácio da Municipalidade.

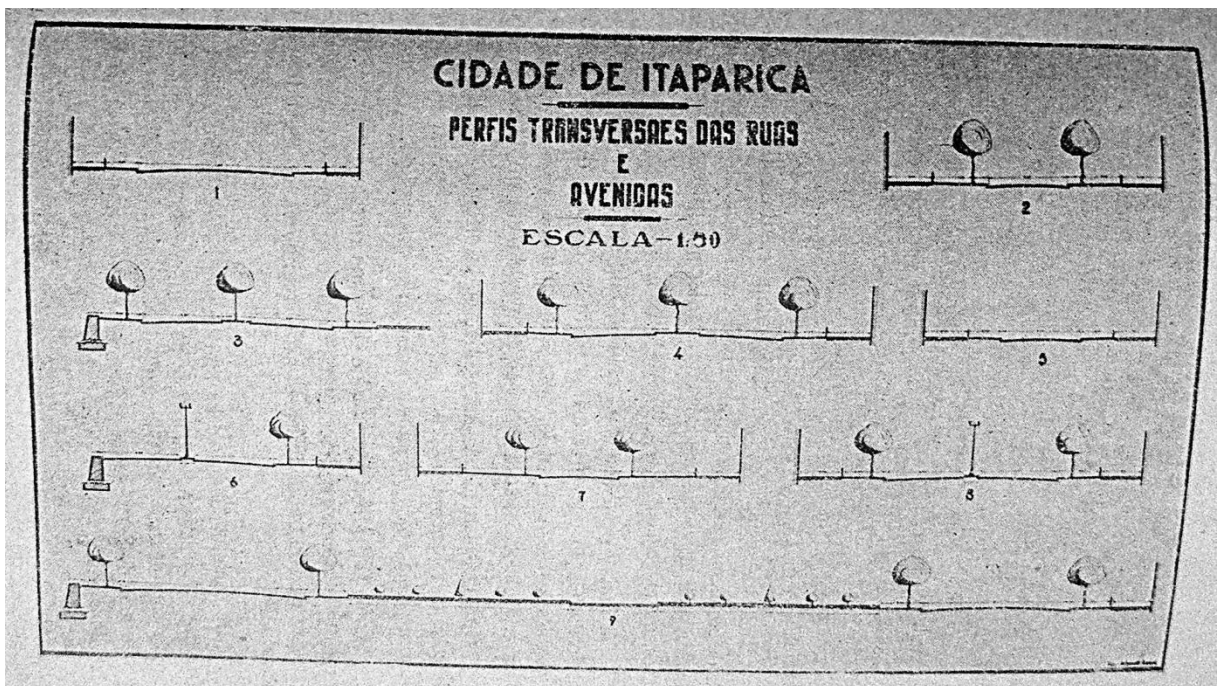
Peltier destinou, no seu plano, 3 reservas arborizadas próximos da Fonte da Bica e 5 quarteirões de jardins na orla leste. Dentro do interior do limite da cidade e na orla oeste se planejou pouco mais de 40 quarteirões dedicados à habitação.

Além disso, a cidade, no plano, é bem dotada de avenidas e ruas largas que facilitariam o transporte e a locomoção da população (figura 12). Como sugere Peltier (1939) em seu plano, as avenidas e ruas estão dispostas a modo de que a chegada ao centro cívico é facilitada, porque todas tem o centro cívico como centralidade.



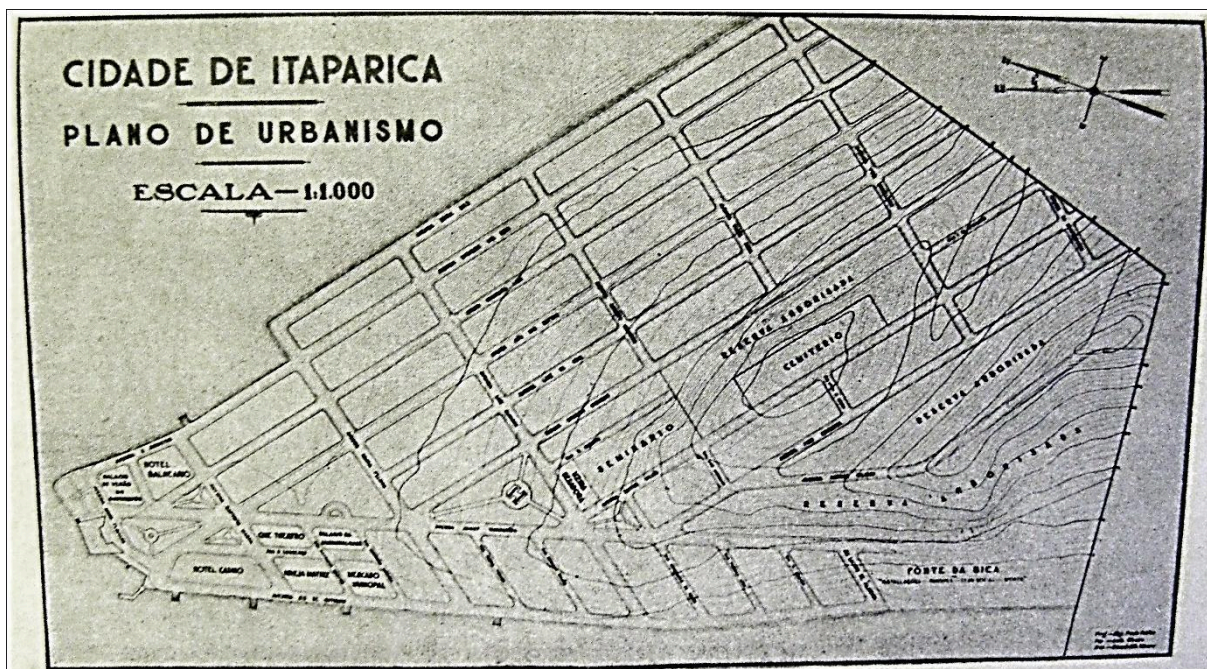
**Fig. 11: Desenho Esquemático do Plano de Urbanismo**

Fonte: QUEIROZ, Paulo P. de. Plano de Urbanismo de Itaparica. 1939, p. 101.



**Fig. 12: Perfis transversais das ruas e avenidas**

Fonte: QUEIROZ, Paulo P. de. Plano de Urbanismo de Itaparica. 1939, p. 157.



**Fig. 13: Plano de Urbanismo de Itaparica**

Fonte: QUEIROZ, Paulo P. de. Plano de Urbanismo de Itaparica. 1939, p. 91.

### 3.5.4 ORÇAMENTO DO PLANO DE URBANISMO DA CIDADE DE ITAPARICA

Em seu plano para Itaparica, Peltier descreve a execução e o orçamento para o mesmo de maneira simples. Esclarece que haveria dois tipos de calçamento para a estância; o calçamento a paralelepípedos rejuntados, para as principais vias e o calçamento inferior<sup>18</sup>. Justifica de tal maneira: “As ruas dominantes e praças de circulação (...) devem ser pavimentadas a paralelepípedos rejuntados e as vias de menor circulação (...) devem ser pavimentadas de outra forma, pois não há necessidade de seus pavimentos serem tão caros.” (PELTIER, 1939).

Os esgotos pluviais, para seu planejador, deveriam ser executados em cerca de 10 mil metros lineares e deveriam ser escoados ao longo do cais de saneamento. Para canalização pluvial, usam-se como base os orçamentos das obras federais.

Para o sistema de iluminação pública, com “candelabros de luxo”<sup>19</sup>, rede de distribuição e todo o aparato necessário para a execução de tal, se estabeleceu o valor de 100 Cruzeiros por metro linear (PELTIER, 1939). Fica estabelecido no Plano

<sup>18</sup> Não há por parte de Peltier, no seu Plano, que tipo de material seria usado para o calçamento inferior.

<sup>19</sup> Termo usado por Peltier no Plano, sem qualquer detalhamento.

que os candelabros de luxo não seriam usados na totalidade do sistema, o que resultaria numa diminuição do valor total. A construção de uma usina geradora entre outras obras complementares conservariam o valor previamente estabelecido. Então, os 10 mil metros lineares de redes de iluminação de distribuição juntamente com a usina e outras obras resultaria em um valor total de 1 milhão de cruzeiros.

Quanto aos prédios públicos, define preço para cada um, isso é: o Palácio de Verão, Grupo Escolar, Palácio da Municipalidade, Mercado Municipal, Matadouro municipal e Forte S. Lourenço. Explica que os hotéis serão de responsabilidade privada, uma vez que não pertencem ao Governo. Para parque, playgrounds, jardins e vias destina 300 mil cruzeiros que também seriam usados para obras de arte, pavimentação de passeios, arborização e ajardinamento.

No que diz respeito às desapropriações dos imóveis e terrenos, Peltier tomou como base o valor locativo relativo ao ano de 1936, o que resultaria em um valor total de 3 milhões de cruzeiros. Para os imóveis foi fixado a base de 10 cruzeiros o metro quadrado, preço esse estabelecido entre o Governo e com os proprietários.

<b>Obra</b>	<b>Valor Nominal (Cr\$)<sup>20</sup></b>	<b>Valor Total (Cr\$)</b>	<b>Valor Corrigido (R\$)<sup>21</sup></b>	<b>Valor Corrigido Total (R\$)<sup>22</sup></b>
<b>Calçamento a paralelepípedos (m<sup>2</sup>) X 50.000m<sup>2</sup></b>	20,00	1.000.000,00	32,63	163.129,53
<b>Calçamento inferior (m<sup>2</sup>) X 150.000m<sup>2</sup></b>	10,00	1.500.000,00	16,31	2.446.500,00
<b>Canalização pluvial (metro linear) X 10.000m<sup>2</sup></b>	40,00	400.000,00	65,25	652.500,00
<b>Abastecimento de Água (metro linear) X 10.000m<sup>2</sup></b>	100,00	1.000.000,00	163,13	163.129,53
<b>Palácio de Verão</b>	100.000,00	100.000,00	163.129,53	163.129,53
<b>Grupo Escolar</b>	100.000,00	100.000,00	163.129,53	163.129,53
<b>Palácio da Municipalidade</b>	250.000,00	250.000,00	407.823,81	407.823,81
<b>Mercado Municipal</b>	250.000,00	250.000,00	407.823,81	407.823,81
<b>Matadouro Municipal</b>	200.000,00	200.000,00	326.259,05	326.259,05
<b>Fortaleza de S. Lourenço</b>	50.000,00	50.000,00	81.564,76	81.564,76
<b>Organização de parques, jardins, playgrounds e "vias-parques"</b>	300.000,00	300.000,00	489.388,58	489.388,58
<b>Serviço de Incineração do lixo</b>	150.000,00	150.000,00	244.694,29	244.694,29
<b>Desapropriações</b>	3.000.000,00	3.000.000,00	4.893.885,76	4.893.885,76
<b>TOTAL</b>	-	<b>10.000.000</b>	-	16.312.953

**Tab.1: Orçamento do "Plano de Urbanismo" de Itaparica**

Fonte: Tabela elaborada pelo autor com base em PELTIER (1939)

<sup>20</sup> Valores unitários.

<sup>21</sup> Usado o ÍNDICE NACIONAL DE CUSTO DA CONSTRUÇÃO DO MERCADO – INCCM <https://www3.bcb.gov.br/CALCIDADA0/publico/exibirFormCorrecaoValores.do?method=exibirFormCorrecaoValores&aba=1>

<sup>22</sup> Idem.

### 3.4.5 EXECUÇÃO DAS OBRAS/PLANO

Peltier (1939), previa que todas as obras previstas do “Plano de Urbanismo” poderiam ser implantadas em um período de tempo de 5 anos, em que o orçamento poderia ser dividido equitativamente pelo Governo do Estado durante esse intervalo de tempo.

Do mesmo modo, tudo que fosse aprovado o Plano de Itaparica, era necessário, de acordo com seu planejador, que o Governo do Estado decretasse a desapropriação de todos os imóveis e terrenos que fossem necessários para a execução do Plano. A demolição e a indenização, no entanto, não seria imediatas, porque só haveriam ser feitas ao passo que fossem as executadas as obras dos diversos serviços públicos.

Sugeriu-se no plano que as obras de esgotos pluviais e as redes de abastecimento de água e energia fossem construídas ao mesmo tempo em que a execução de pavimentação, com a finalidade de facilitar o andamento da obra, além de não ultrapassar qualquer orçamento.

Há a expectativa no plano, de um retorno financeiro em 10 anos que a Estância Hidromineral resultaria após o investimento inicial de 10 milhões de cruzeiro investidos em 5 anos. Primeiramente, os quase 1 mil lotes residenciais oriundos do plano poderiam ser vendidos por 4 mil cruzeiros, sendo que, seriam desapropriados pelo estado por 3 mil cruzeiros. Assim sendo, os 1 (um) mil lotes residenciais, trariam um retorno de 4 milhões de cruzeiros.

Os serviços de luz e de fornecimento de água poderiam, cada, serem oferecidos para cada lote habitacional pelo valor médio de 10 cruzeiros mensais. Ao cabo de 10 anos e dos 1 mil lotes o valor total arrecadado chegaria em aproximadamente em 2 milhões e 400 mil cruzeiros. Junto a isso, poderia ser cobrada uma taxa de melhoria urbana por cada imóvel no valor de 60 cruzeiros anuais, resultando ao cabo de 10 anos em 600 mil cruzeiros. A última alternativa de ressarcimento ao Governo seria o imposto predial estabelecido em 1% sobre o valor da construção, que em média seria 20 contos, resultando em 10 anos em 2 milhões de cruzeiro.

Então, Peltier crê que todo o investimento do Governo para a estância de Itaparica em 5 anos, poderia resultar após 10 anos todo ressarcimento das despesas do plano, além de um estância bem estabelecida.

### **3.4.6 ABORDAGEM DA LEGISLAÇÃO URBANA DO PLANO DE ITAPARICA**

Para Pelier (1939), sobre o plano “de nada valerá (...) se sua execução não for mantida por uma lei especial, que estabeleça, (...) sua obrigatoriedade de sua execução”. Para satisfazer essa necessidade, ele elaborou um capítulo específico para a legislação urbana para a cidade de Itaparica. Dividiu a legislação em 10 itens: Do plano de urbanismo, do zoneamento, do loteamento, dos espaços livres arborizados, dos espaços livres não arborizados, das construções, das demolições, do habite-se, das vistorias especiais e disposições gerais.

No item “do plano de urbanismo” defendeu a manutenção do Plano de Itaparica e protege por lei qualquer modificação no plano por parte da Prefeitura de Itaparica, sem o consentimento do Departamento Central de Municipalidades. Ainda define que para qualquer mudança desejada pela Prefeitura, seria necessário cumprir com algumas formalidades descritas na legislação.

Estabeleceu, no item “do zoneamento”, a divisão residencial em três: a zona Boulevard, a zona Fonte da Bica e a zona Santo Antônio. Localiza cada zona pelo número na planta de loteamento. Permite em um dos artigos as instalações de fornecedoras de alimentos e gêneros de primeira necessidade, contanto que aprovadas pelo Código Sanitário do Estado da Bahia.

Ao descrever o tópico “do loteamento” proibiu a mudança de recuo nos lotes e a construção de casas unidas. Além disso, definiu que poderia haver a construção de novas áreas livres, contanto que não houvesse mudança na estrutura do Plano.

No item seguinte, Peltier encarregou o Poder Público a responsabilidade das áreas livres arborizadas. Como também impôs que todas as vias deveriam ser convenientemente arborizadas. E todas as árvores deviam ser amparadas por um xadrez de proteção.

Ao elaborar artigos para a questão dos espaços livre não arborizados, mais uma vez, proibiu qualquer mudança no plano no que diz respeito as vias públicas. Citou que qualquer mudança teria que ser avaliada pelo Departamento Central de Municipalidades. Estabeleceu que para qualquer nova construção por parte de terceiros seria necessário requisitar permissão do poder público municipal.

Nos dois itens seguinte, sobre as construções e demolições, especifica de formal geral regras para ambas. Tal como, construção ou destruição apenas com licença da prefeitura de Itaparica. Ambas deveriam ser feitas de forma a não atrapalhar a circulação de transeuntes.

No “habite-se” Peltier definiu que a cada nova construção o poder público, deveria fiscalizar a obra, para verificar se a mesma se encontrava nos padrões adequados. No item “vistos especiais” dá prosseguimento aos mesmos padrões, a única diferença é que os vistos são para construções que não casas, como, por exemplo, cinemas, teatros, casas de reuniões, etc.

Finalmente, no último item da legislação, Peltier definiu que todos os profissionais que fossem projetar deveriam ter uma licença junto a prefeitura de Itaparica e estarem de acordo com a lei que incidisse suas profissões, seja arquiteto ou engenheiro. E para prefeitura, estabeleceu o poder de cobrar todas as taxas de construções, demolições e qualquer outra atividade de alteração do espaço físico.

### **3.6 A CIDADE DE ITAPARICA PÓS-PLANO DE PELTIER**

Logo em 1946 houve severas criticas ao “Plano de Urbanismo” de Itaparica lideradas pela figura de Ubaldo Osório. Osório, foi historiador e morador de Itaparica, levou ao General Candido Caldas, o então Interventor Federal da Bahia, uma carta para pleitear a revisão do Plano de Peltier.

Em seu pedido, Osório criticou a remodelação total sugerida por Peltier, em busca de preservar a história da cidade. Além disso, fez algumas indicações<sup>23</sup> que havia pensado ou ouvido de parte da população. Eram elas:

- A. Alargar a Cidade constituindo, bairros novos, nas terras baldias dos seus arredores;

---

<sup>23</sup> OSÓRIO, Ubaldo. A ilha de Itaparica: História e Tradição. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1979, p.468.

- B. Conservar as feições características das ruas Direita da Matriz e do Canal;
- C. Restaurar o prédio da antiga Botica de Batista Massa, onde se organizou, em 1822, a resistência dos itaparicanos contra o domínio português;
- D. Impedir a destruição do antigo Solar de Antônio Pimentel, onde foi a sede primitiva da Câmara da Vila, e o Presidente Antônio Pereira Barreto Pedroso, instalou, em 1838, o Governo da Província da Bahia;
- E. Reconstruir o Nicho de Nossa Senhora da Glória, arrasado, sacrilegamente, pelos urbanistas, em 10 de novembro de 1937;
- F. Preservar do arrasamento, o sobradão, de beiral corrido, que o armador de baleias João de Francisco de Oliveira, edificou no começo do século XVII, e, depois dele, residiram, outros personagens ligados à história de Itaparica;
- G. Adaptar ao funcionamento de uma Escola Profissional a Casa do Acurcio, o antigo solar em que viveu, por muitos anos, o padre José Maria Brayner, o abnegado patriota que, na Campanha da Independência, comandou os “Encourados, do Pedrão”;
- H. Manter de pé a Capelinha de Nossa Senhoras da Piedade, a Igreja Monumento reconstruída, pelos itaparicanos, em 1922, para comemorar o primeiro centenário da Epopéia do 7 de janeiro.
- I. Obstar o arrasamento da Casa em que nasceu Ernesto Carneiro Ribeiro, o assombroso Vernaculista da Réplica a Ruy Barbosa;
- J. Localizar, à beira mar, um bairro destinado a habilitação da pobreza itaparicana, condenada, pelo plano de arruamento que se executa, em Itaparica, a trocar as praias em que sempre viveu, pelos morros e sítios agrestes do Areal e da Baixinha.

O general, então, considerou o pedido de Osório e exigiu que fosse revisto o Plano de Urbanismo. Assim, foi encarregado para revisão do plano o engenheiro Luiz de Sá Adami, técnico especializado em urbanismo. Apesar disso pouco do plano foi executado, como largas avenidas e quadras e a ideia do Hotel Cassino (OSÓRIO, 1979).

Osório com medo, do que ele julgava o urbanismo “destruidor” de Peltier, dirigiu-se, mais uma vez, um apelo ao Governador Otavio Mangabeira, suplicando por um plano de urbanização que estimava a construção de uma cidade satélite, mas respeitasse as tradições da velha cidade. Do mesmo modo, foi feito outro apelo ao então Secretário da Viação e Obras Públicas, pedindo, igualmente, o respeito pela velha cidade. Nenhum dos pedidos foi respondido.

Em 1951 foi nomeado para prefeito o engenheiro Walfrido Luz, em consequência da ascensão do Dr. Régis Pacheco ao governo da Bahia.

O novo prefeito, Walfrido Luz, recebeu do governador uma quantia para investimentos jamais vistas na história de Itaparica, até então, sete milhões quatrocentos e quarenta e quatro mil cruzeiros<sup>24</sup>. O valor seria usado para renovação da cidade e isso incluía: A construção do prédio da prefeitura, a ampliação do serviço de luz na cidade, a construção das Usinas termoelétricas em Jiribatuba, Cacha Pregos e Salinas da Margarida, nos reservatórios e na canalização do serviço de águas, para o prédio da Escola Rural Monsenhor Flaviano, no Cais de defesa de Cacha Pregos e também Centro Educacional Carneiro Ribeiro, além de um novo monumento.

No dia 10 de junho de 1955, o então deputado, Flaviano Osório Pimentel, explica e apresenta, frente a Assembleia Legislativa, a necessidade de Itaparica ser incluída no plano rodoviário do Estado. Os principais pontos da sua justificativa são, de acordo com Osório (1979) que: a necessidade de planificar nos municípios sistemas rodoviários que fossem capazes de incentivar produtores, facilitando mercados para o consumo; o município de Itaparica concorria ao abastecimento da capital baiana; a cidade, geograficamente, não era favorecida no plano rodoviário, apesar de já ter sido incluso pelo Governo Góes Calmon; ligando a sede aos distritos, facilitaria a fixação de núcleos agrícolas; os bônus vindos do aumento da produção agrícola resultariam no maior aproveitamento do pescado e sua exportação, dificultada em função de transporte; o município não dispunha de recursos para executar esse plano; cabia ao governo buscar melhorias para Itaparica, uma vez que, em 1937, ela foi elevada a categoria de Estância Hidromineral.

Após um período de poucas atividades, em 1962 foi nomeado pelo Governador Juracy Magalhães, Vitral de Freitas Santos Souza para ser o novo prefeito de Itaparica, e esse deu início ao projeto “Limpeza na Cidade.” Esse, certificando-se dos poucos recursos para cristalizar seus projetos, conseguiu, juntamente com a Petrobras e o DERBA, um Convênio para a retificação e asfaltamento da Rodovia Itaparica-Mar Grande.

---

<sup>24</sup> Esse valor hoje corresponderia a cerca de R\$ 12.143.361,87. Cálculo feito através da calculadora do cidadão. Disponível em: <  
<https://www3.bcb.gov.br/CALCIDADA0/publico/corrigirPorIndice.do?method=corrigirPorIndice> >.

Por fim, a concretização da Ilha de Itaparica como destino de lazer e turismo se dá na década de 1970, através de investimentos para concretizar a ideia de um balneário. A partir desse pressuposto foi construído com o passar do tempo, estruturas para solidificar o turismo, como hotéis, pousadas, clubes, restaurantes e tudo mais que pudesse catalisar as melhorias para a Ilha.

Hoje a cidade de Itaparica possui em seu território 20.725<sup>25</sup> habitantes em área total de 118 km<sup>2</sup>. A densidade da população sobre a terra é 175,63, valor muito acima do que Peltier imaginou para o Plano da cidade.

## **4 O TURISMO NO ESTADO NOVO E AS ESTÂNCIAS HIDROMINERAIS**

### **4.1 O TURISMO**

Foi no período do Estado Novo (1937-1945), liderado pelo então presidente Getúlio Vargas, que se tem o primeiro incentivo formal ao turismo no Brasil, através da atuação da filha do presidente Alzira Vargas<sup>26</sup> que conseguiu impor a criação da Divisão de Turismo.

Santos Filho (2007) relata que a ideia do turismo como uma “atividade economicamente promissora” surgiu em uma viagem da família Vargas à Poços de Caldas no fim do ano de 1938. O prefeito de Poços de Caldas, Francisco de Paula Assis Figueiredo convidou a jovem Alzira, na época tinha 24 anos, e seu irmão, Getúlio Vargas Filho, para uma reunião. A princípio reclamou diplomaticamente com os dois, pelas constantes festas e desordem de ambos, mas, de fato, os expôs a uma variedade de mapas, estudos e estatísticas para demonstrar o que o Brasil deixava de ganhar uma renda impressionante por não haver uma organização turística.

O ator Procópio Ferreira, também presente na reunião, explicou ainda que cada possível turista gastaria com uma série de itens, como, alimentação, lembranças, roupas, etc. Santos Filho (2007), descreve o cenário:

---

<sup>25</sup> Valor com base nas estatísticas do *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE*. Acessível em: < <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=291610> >.

<sup>26</sup> Nesse período trabalhou com seu pai como auxiliar de gabinete da Presidência da República.

“O prefeito de Poços de Caldas entendia que o turismo poderia ser incentivado, e sua cidade havia conquistado o título de melhor estância hidromineral da América Latina (...) e em março de 1931 é inaugurado um dos maiores complexo hoteleiro, cassino e casa de espetáculos do Brasil: Palace Casino, Palace Hotel e o palácio das Thermas Antônio Carlos, reduto de apresentação de diversos artistas na cidade” (2007, Santos Filho, p.2)

Assim, com tantos argumentos plausíveis e convincentes, Alzira toma para si a responsabilidade de transmitir a ideia a seu pai (SANTOS FILHO, 2007). O presidente mostrou de começo uma indiferença a ideia do turismo como fonte de renda. Sua filha então sugeriu que juntos, o Serviço de Inquéritos Políticos e Sociais – SIPS e o Departamento de Propaganda – DP, poderiam modestamente dar início a esse novo setor.

Então, já em 1938 surge por parte do Governo Federal a iniciativa de propagar o turismo no Brasil. De maneira inédita, o turismo foi pensado junto ao Serviço de Inquéritos Políticos e Sociais – SIPS, que era encarregado da coordenação de elementos informativos de interesse da Polícia Preventiva, ou seja, atividades que oprimiam qualquer ideologia contrária as do Estado novo, opressora, usava a espionagem e controle ideológico.

O Departamento de Propaganda – DP foi responsável por promover o Brasil no exterior, através de folhetos, boletins informativos em vários idiomas distribuídos em hotéis, embaixadas, consulados, navios e órgãos públicos no exterior. A sugestão de Alzira para o SIPS e o DP controlarem o turismo se dá por uma razão importante, os dois eram os órgãos mais importantes do Estado Novo.

A “maioridade” do turismo, no entanto, só foi atingida em dezembro de 1939, quando foi criado o Departamento de Imprensa e Propaganda - DIP, uma união entre o SIPS e o setor de propaganda, em que surge uma Divisão de Turismo. Uma das atividades mais importantes a esse trabalho, da DIP, entre inúmeras outras, foi a de promover a construção de hotéis, em lugares pitorescos (praias, montanhas, estações de águas etc.) mediante favores legais concedidos as iniciativas particulares, que queiram seguir os planos aprovados pelo governo nesse sentido.

O turismo é criado, de acordo com Santos Filho (2007) em interesses políticos e ideológicos do Estado Getulista. Foi um instrumento preocupado em garantir a

“uniformidade, o monopólio e o tom permissível das mensagens produzidas pelos veículos de informação, tanto a nível nacional como internacional.”<sup>27</sup>.

Além dessa faceta do turismo getulista, de controle social, o turismo, nessa época também foi percebido como um importante instrumento para o desenvolvimento interno econômico, social e político.

## 4.2 AS ESTÂNCIAS HIDROMINERAIS

Estâncias Hidrominerais são foram regulamentadas com a Lei 2.661, de 3 dezembro de 1955, que a considera a localidade assim reconhecida por lei estadual e que disponha de fontes de águas termais ou minerais, naturais, exploradas com a observância dos dispositivos da própria lei e do referido Decreto-Lei 7.841. O Decreto-Lei 7.841, de 1945, que é o Código de Águas Minerais determina que a instalação ou o funcionamento de uma estância hidromineral exige a satisfação dos seguintes requisitos mínimos: 1) montagem de instalações crenoterápicas<sup>28</sup> convenientes, de acordo com a natureza das águas; 2) construção ou existência de hotéis ou sanatórios com instalações higiênicas convenientes e serviço culinário apto a atender às indicações dietéticas; 3) contratação de médico especialista encarregado da orientação do tratamento; 4) existência de laboratório para a realização de exames bacteriológicos periódicos; 5) existência de um posto meteorológico; dentre alguns outros requisitos.

Para Silva e Mello (2001, apud NINS e DRUMMOND, 2008, p.151), no entanto, a definição para uma estância é mais ampla: são cidades que têm características climáticas bem determinadas, dotadas de fontes naturais de águas minerais, vapor ou lama, equipadas com instalações hoteleiras e outros elementos estruturais turísticos, além de serem utilizadas como espaço para tratamento terapêutico ou atividades físicas. Essas cidades podem ser analisadas a partir do processo histórico de sua estruturação turística, ligada ao seu potencial de cura pela natureza, em particular pelas águas minerais.

---

<sup>27</sup> FILHO, João dos Santos. O turismo na era Vargas e o Departamento de Imprensa e Propaganda. Buenos Aires: Revista Digital Ano 12 - N° 114, 2007.

<sup>28</sup> Tratamento de saúde com o uso das águas minerais, comumente usado até meados do séc. XX.

O incentivo ao turismo e, em especial, as estâncias hidrominerais, estão inseridas em um contexto de período entre guerras<sup>29</sup>. Era vantajoso ao Brasil incentivar aos estrangeiros a visitarem o país, o caminho contrário, por outro lado, era complicado. A Europa estava em guerra, no período do Estado Novo, o que de fato viria de encontro com as ideias do turismo interno do Brasil. Não era, de forma alguma, interessante ao brasileiro deslocar-se a regiões instáveis. A questão das estâncias seriam favorecidas nesse contexto, pois estariam dotadas de grandes complexos hoteleiros, hotéis-casinos, clubes, entre as mais diversas fontes de lazer, além do próprio atrativo das águas especiais.

De fato, as estâncias nunca tiveram o sucesso desejado, fora raras exceções. Entre os diversos motivos, que poderiam explicar isso, está o Decreto-Lei 9.215/46 de Dutra<sup>30</sup> que extinguiu uma vez por todos os “jogos de azar”. Outro motivo para explicar o não sucesso, se refere ao uso impróprio das estâncias, isso é, os recursos hidrominerais são enxergados como exploração, e não como utilização sustentável.

---

<sup>29</sup> A primeira guerra mundial que durou de 1911 a 1918 e a segunda guerra mundial que aconteceu entre 1939 à 1945.

<sup>30</sup> Presidente do Brasil, no período de 1946-1951.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O “Plano de Urbanismo da cidade de Itaparica” e sua contextualização foi o foco do trabalho, mas para entender o plano, foi necessário, para situá-lo, compreender qual era o entendimento e a formação dos profissionais urbanistas da época. E o que se executava na questão das intervenções urbanas nas grandes capitais do Brasil. Foi possível ainda, questionar um paradigma do senso comum de que não há planos urbanos no país.

A pesquisa em livros e artigos auxiliaram o presente trabalho na contextualização e caracterização entre as décadas de 1920 a 1940, no que tange a planos urbanos. A monografia aqui apresentada consistiu, na sua elaboração, do uso e leitura de livros que pudessem situar o “Plano de Urbanismo da cidade de Itaparica” em um período do estudo do urbanismo.

A partir das análises da questão urbana em outras cidades importantes, como Rio de Janeiro, Recife, Salvador e Curitiba. Pode-se observar a coerência do “Plano de Urbanismo” de Itaparica com o seu tempo e contexto. O plano, elaborado do meio para o fim da década de 1930, possui características de dois momentos do urbanismo no Brasil: Os dos planos de melhoramentos e embelezamento e dos planos mais globais e gerais.

De forma geral, o modelo de planos de melhoramentos e embelezamento tiveram maior influência em Paulo Peltier. O Plano de Peltier tem características de grandes e largas avenidas, em um plano muito baseado, ou melhor, compreendido através das plantas do plano. Há também propostas de caráter menos visível, menos palpáveis, como, por exemplo, a sugestão de vetores de crescimento econômico para a cidade. Além disso, para justificar o loteamento cita autores internacionais e seus ideais e parâmetros. Como também definiu no plano um capítulo exclusivo para a legislação da cidade.

O Plano está bem estabelecido em sua época, é notável sua elaboração, antes mesmo de um plano mais geral para Salvador. Ainda que a cidade de Itaparica fosse menor que a capital baiana e serviria, através do plano, como uma fácil fuga para os soteropolitanos do “caos urbano” e das doenças. Ainda assim, apresenta semelhança com planos urbanos mais “famosos” como algumas características dos planos elaborados por Agache.

O presente trabalho pode ser ainda mais desenvolvido com o um estudo mais detalhado da formação profissional e institucional dos profissionais de urbanismo no Brasil. Como também, uma análise mais minuciosa da legislação do plano e do contexto político do Plano, visto que é necessário mais um estudo mais aprofundado para entender todos os interesses por trás do “Plano de Urbanismo da cidade de Itaparica”.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, Liza Maria Souze de. **O conceito de Cidades-Jardins**: uma adaptação para as cidades sustentáveis. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.042/637>>. Acesso em: 2 de jun de 2010.

BERDOULAY, Vincet. **Modernismo e espaço público**: o Plano Agache do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Revista Território (Ano VII – nº 11, 12 e 13), 2003.

BRANDÃO, Zeca. O papel do desenho urbano no planejamento estratégico: a nova postura do arquiteto no plano urbano contemporâneo. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/03.025/773>>. Acesso em: 02 de set. 2011.

BRASIL. Decreto-Lei nº 1.985, de 29 de Março de 1940. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=39031>>. Acesso em 06 de jan. 2011.

BRASIL. Decreto-Lei nº 7.841, de 8 de agosto de 1945. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/Decreto-Lei/1937-1946/Del7841.htm>>. Acesso em 10 de jan. 2011.

CABRAL, Themys. **Os desenhos de Curitiba**. Londrina: Jornal de Londrina. Disponível em: <<http://www.jornaldelondrina.com.br/online/conteudo.phtml?id=1093681>>. Acesso em 12 de ago. 2011.

CAROLLO, Bráulio. Alfred **Agache em Curitiba e sua visão de Urbanismo**. Rio Grande do Sul: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2002.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2007.

Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região Metropolitana de Salvador. **Plano Diretor de limpeza urbana – PDLU Vera Cruz e Itaparica**. Salvador: CONDER/SEPLANTEC/BIRD, 1994.

CORREIA, Telma de Barros. **Urbanismo e política**: Recife, 1930-1950. São Paulo: Revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo, 2005.

DINIZ, Anamaria. **Goiânia de Atílio Corrêa Lima**: Ideal Estético e Realidade Política. Brasília, 2007.

FILHO, Valter da Cunha. **Cidade e Sociedade**: A gênese do urbanismo moderno em Curitiba (1889-1940). Curitiba, 1998.

FREITAG, Barbara. **Teorias da cidade**. Campinas: Papyrus, 2006.

GOUVÊA, Ronaldo G. **A questão metropolitana no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

HALL, Peter. **Cidades do Amanhã**: Uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos do século XX. São Paulo: Editora Perspectiva, 2002.

HOWARD, Ebenezer. **Cidades-jardim de Amanhã**. São Paulo: Annablume Editora, 1996.

KOHLSDORF, Maria E. **Ensaio sobre o pensamento urbanístico**. Brasília: Editora UNB, 1996.

LEME, Maria Cristina da Silva; FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio Filgueiras (org.) **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel/FAU USP/FUPAM, 1999.

MENEZES, Claudino L. **Desenvolvimento urbano e meio ambiente**: A experiência de Curitiba. Campinas: Papirus, 1996.

MIRANDA, Clara. **Definições de plano urbanístico**. Disponível em: < <http://thaudois.blogspot.com/2010/07/definicoes-de-plano.html> >. Acesso em: 13 de ago. 2

OSÓRIO, Ubaldo. **A ilha de Itaparica**: História e Tradição. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1979.

PADILHA, Nino. **Cidade e Urbanismo**: História, teorias e práticas. Salvador: FAUFBA, 1998.

PALMA, Joelma. **Idealizações modernas na cidade de Salvador, 1935-1960**. Salvador, PPGAU, 2008.

PECHMAN, Robert M. **Cidades estreitamente vigiadas**: o detetive e o urbanista. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002.

PINHEIRO, Manoel. JÚNIOR, Renato da Cunha. **Pereira Passos, Vida e Obra**. Rio de Janeiro: Coleção Estudos da Cidade, nº 221, 2006.

PONTUAL, Virginia. **Uma cidade e dois prefeitos**: narrativas do Recife das décadas de 1930 a 1950. Recife: Editora Universitária, UFPE, 2001.

REZENDE, Vera. **Planejamento Urbano e Ideologia**: quatro planos para a cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

SABOYA, Renato. **Urbanismo e planejamento urbano no Brasil – 1875 a 1992**. Acessível em: < <http://urbanidades.arq.br/2008/11/urbanismo-e-planejamento-urbano-no-brasil-1875-a-1992/> >. Acesso em 08 de set. de 2011.

SALVADOR, Prefeitura Municipal. **PLANDURB - Epucs um experiência de planejamento urbano**. Salvador. Órgão Central de Planejamento - OCEPLAN, 1976.

SANTOS, Luiz A. de Castro. **As Origens da Reforma Sanitária e da Modernização Conservadora na Bahia durante a Primeira República**. Dados vol. 41 n. 3 Rio de Janeiro, 1998.

SOUZA, C. M. C. de: **A gripe espanhola em Salvador, 1918**: cidade de becos e cortiços. História, Ciências, Saúde — Manguinhos, v. 12, n. 1, p. 71-99, jan.-abr. 2005.

SOUZA, Fábio. **Planejamento Urbano e Desenvolvimento territorial**: O caso de Salvador, 1943-2002. Salvador, Ufba, 2005.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Planejamento urbano e ativismos sociais**. São Paulo: UNESP, 2004.

SOUZA, Nelson R. **Planejamento Urbano em Curitiba**: Saber técnico, classificação dos cidadãos e partilha da cidade. Curitiba: Revista de Sociologia e Política, 2001.

TAVARES, Jeferson. **Brasília**: [As] simetrias entre Lúcio Costa e Oscar Niemeyer. São Paulo: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo, 2007.

ULTRAMARI, C. MOURA, R. (orgs.). **Metrópole**: Grande Curitiba: Teoria e prática. Curitiba: IPARDES, 1994.

VILLAÇA, Flávio. **Uma contribuição para a historia do planejamento urbano no Brasil**. In: DEAX, Csab, SCHIFFER, Sueli Ramos (orgs.). O processo de Organização no Brasil. FUPAM/EDUSP: São PAULO, 1999.