

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

CENÁRIOS DE MODERNIDADE: OS PROJETOS URBANOS DAS CAPITALS BRASILEIRAS NO
INÍCIO DA REPÚBLICA.

José Geraldo Simões Junior (Univ. Presbit. Mackenzie)

Cenários de Modernidade: Os Projetos Urbanos das Capitais Brasileiras no Início da República.

Resumo

Este trabalho objetiva o estudo crítico das intervenções urbanísticas processadas nas capitais brasileiras ao longo da Primeira República, analisadas à luz das mudanças no quadro cultural do país assim como da influência do contexto urbanístico internacional. A partir de uma caracterização dessa ambiência internacional iniciada em fins do século XIX, através dos congressos de urbanismo e disseminação de publicações especializadas, mostra-se a relevância conceitual da experiência urbanística anglo-saxônica. Apesar disso, a influência francesa a partir dos trabalhos de Haussmann em Paris é aquela que mais fortemente vai marcar a atuação dos urbanistas brasileiros, uma vez que ela facilita a implantação de um projeto de modernidade urbana em curto prazo, mas de alcance limitado, constituindo-se muito mais na produção de cenários modernizadores do que propriamente de alterações estruturais nas cidades. De dez capitais brasileiras estudadas, São Paulo será a única a não seguir esta tendência, uma vez que o Diretor de Obras da época era aquele que possuía formação conceitual mais consolidada dentre os urbanistas brasileiros.

Cenários de Modernidade: Os Projetos Urbanos das Capitais Brasileiras no Início da República.

Introdução

Um estudo abrangente e interdisciplinar objetivando compreender as intervenções urbanas processadas ao longo da Primeira República nas cidades brasileiras é uma temática que ainda não foi suficientemente abordada pela historiografia.

O presente trabalho apresenta os resultados iniciais de uma pesquisa (com apoio do CNPq) que pretende contribuir para o aprofundamento do tema, na medida em que procurará trabalhar de forma comparativa a análise das intervenções processadas em várias capitais brasileiras, contextualizando-a a fatores culturais, políticos e econômicos do período.

Procurará também analisar a vinculação dos princípios deste urbanismo seminal no Brasil com os paradigmas urbanísticos internacionais, que nesta época começavam a se consolidar e a se difundir a través de manuais, tratados, periódicos e congressos.

As pesquisas existentes sobre o período trabalham em geral com análise de casos, como por exemplo os diversos estudos sobre as transformações urbanas ocorridas no Rio de Janeiro [BENCHIMOL(1990), DEL BRENNNA(1985)]; ou em São Paulo [TOLEDO(1983); REIS (2004); SIMÕES JUNIOR (2004)], Salvador e Rio de Janeiro [PETTI(2002)], Recife [MOREIRA(1994); LUBAMBO(1996)], Fortaleza [PONTE(2001)] e Porto Alegre [SOUZA(2004)].

Poucas exceções fogem a este modelo como, por exemplo os trabalhos de REIS (1994) e VILLAÇA(1998) que enfatizam uma abordagem ampla da questão, com estudos comparativos apontando para uma síntese, mas ainda sem a ênfase na abordagem de caráter interdisciplinar, relacionando o urbanismo aos aspectos das transformações no campo da cultura, da história social, das ciências e das novas tecnologias, da emergência da administração municipal e do surgimento da ciência urbana no cenário internacional.

Sobre este último aspecto, o da questão da influência dos paradigmas urbanísticos internacionais presentes nas práticas urbanísticas brasileiras no período 1890-1930, o trabalho mais relevante foi o de LEME (1999) que viabilizou a existência de uma rede brasileira de pesquisadores que hoje trabalham no tema das origens do urbanismo brasileiro.

No presente trabalho, o estudo das práticas urbanísticas internacionais e suas ressonâncias no contexto brasileiro, exigirá o mapeamento e a compreensão de um complexo cenário onde Alemanha, França, Inglaterra e Estados Unidos assumiram a liderança na elaboração de um corpo teórico de conhecimento sobre análise de problemas urbanos e práticas de intervenção. Este cenário está bem caracterizado graças a diversos estudos empreendidos por pesquisadores como Christiane Crasemann Collins, Donald Krueckberg, Anthony Sutcliffe, Brian Ladd, Donatella Calabi, Giorgio Piccinato, Gehrard Fehl, Arturo Almandoz e Jorge Enrique Hardoy.

A Ambiência Urbanística Internacional

Ao longo do século XIX, registrou-se na Europa e Estados Unidos um forte processo de mudança no quadro econômico e social urbano, como consequência da Revolução Industrial. Podemos inclusive afirmar que a Revolução Industrial trouxe como consequência uma *revolução urbana*.

Este processo produziu, pela primeira vez na história, um deslocamento do centro de produção da economia, que do âmbito rural/ agrícola/ feudal transferiu-se para a ambiência urbana.

Tal fato trouxe como consequência um explosivo crescimento das cidades, em especial daquelas situadas nos países condutores deste processo de industrialização: Alemanha, Grã-Bretanha, França e Estados Unidos. A população conjunta destes países, que em 1800 era de 64 milhões, passa ao final do século para 207 milhões. Em termos urbanos, surgem no período onze aglomerações que excedem a 1 milhão de habitantes: na Grã-Bretanha (Londres, Manchester, Birmingham e Glasgow), na França (Paris), no Império Germânico (Berlim e Viena) e nos Estados Unidos (Nova York, Chicago, Filadélfia e Boston) (SUTCLIFFE, 1981, p.2).

O fenômeno exige a elaboração de políticas de intervenção por parte das administrações governamentais:

- nas cidades européias, a demolição dos muros defensivos das vilas e cidades de fisionomia ainda medieval, para dar lugar a novas áreas de expansão urbana e bairros, muitos deles destinados ao abrigo de conjuntos habitacionais;
- a implantação de planos de remodelação para as áreas centrais e históricas, demolindo estruturas fechadas de ruas estreitas e escuras e criando espaços viários mais amplos e adequados para o enfrentamento das novas necessidades de circulação e transporte;

- o estabelecimento de um novo padrão de ocupação e de edificação, objetivando o enfrentamento dos graves problemas sanitários e das epidemias, decorrentes da forte concentração humana;
- implantação de redes de infra-estrutura sanitária, de iluminação e de transporte público
- a realização de projetos de embelezamento urbano, de criação de espaços de cunho cívico e monumental, assim como de áreas verdes e espaços públicos de lazer.

Uma nova classe social emerge, a burguesia comercial e industrial, passando a ocupar funções políticas junto às administrações municipais, impulsionando este processo de modernização e de produção de uma cidade enfatizando seus interesses – uma cidade de características burguesas, marcadas por intervenções de caráter embelezador, dominadas pela estética do ecletismo, e que conseqüentemente reforçavam a segregação sócio-espacial.

No bojo deste processo, a afirmação de profissões liberais como a dos engenheiros e médicos vem reforçar o advento de políticas visando uma gestão mais organizada da cidade, enfatizando práticas científicas, como o sanitarismo e as tecnologias associadas às novas infra-estruturas, assim como o discurso competente para a análise dos problemas urbanos, para a proposição de planos de intervenção, para a aplicação de normativas ordenadoras do espaço urbano e para as práticas eficientes de gestão municipal.

É neste contexto que surge a ciência urbana ou urbanismo moderno.

A Alemanha destaca-se neste movimento, pois, com a unificação pós-1870, as municipalidades passam a ser controladas pela burguesia industrial, classe emergente que tem ao seu dispor recursos financeiros e maior autonomia para poder por em prática os planos de expansão e remodelação.

Essa nova classe dirigente via nesses planos de reforma urbana a oportunidade de afirmar seus valores e sua ideologia liberal na paisagem da cidade. Essas remodelações, baseadas agora em critérios de funcionalidade, decoro e segregação espacial, passariam a ser as premissas para a construção de uma nova fisionomia da cidade.

Mais de uma centena de planos são elaborados nesse período de fim-de-século para inúmeras cidades da Alemanha. Os concursos promovidos, os votos de associações profissionais, os manuais, as primeiras legislações específicas são fatores inerentes a esse contexto e que vêm favorecer o florescimento de um debate de cunho intelectual e científico sobre essa nascente disciplina urbanística. A profissão de urbanista surge neste contexto, tendo sido Joseph Stübben um dos pioneiros, realizando planos de intervenção para mais de cem cidades no último quartel do século XIX.

Por outro lado, o isolamento que a Alemanha estava vivendo em relação à França e à sua tradição arquitetônica, (notabilizada sobretudo após as intervenções de Haussmann em Paris), vem conferir um caráter diferenciado e autônomo a essa prática urbanística saxônica, fazendo com que as teorizações dos pioneiros dessa nova ciência – Reinhard Baumeister, Stübben e Camillo Sitte - ganhassem corpo enquanto constituintes de uma disciplina de grande significado na Europa de fins do século XIX.

Esses primeiros teóricos publicariam importantes manuais e estudos que hoje são considerados como os marcos de fundação dessa nova ciência. Baumeister, professor da Escola Técnica de Karlsruhe, escreve em 1876 um manual enfatizando a questão da expansão urbana e as formas de gerenciamento e intervenção por parte do poder público. Sitte, arquiteto austríaco, ganharia notoriedade ao divulgar, em 1889, um estudo crítico sobre as intervenções que estavam se realizando no centro de Viena e que haviam dado origem a uma monumental avenida circular contornando o centro histórico da cidade - a Ringstrasse. Stübben, em 1890 publicaria um completíssimo manual relatando todos os aspectos da experiência acumulada por essa nova ciência até então.

A difusão desse conhecimento especializado no cenário europeu mais amplo, começou a progredir verdadeiramente a partir do surgimento dos encontros e congressos internacionais, na década de 1890. Alguns anos mais tarde, ganharia projeção global com a divulgação proporcionada pelas revistas especializadas.

A questão urbana, a bem dizer, já estava presente em alguns eventos internacionais desde meados do século XIX., como por exemplo nas Exposições Universais. Embora essas exposições e encontros fossem uma atividade quase que cotidiana nessa época (entre 1886 e 1890 foram contabilizadas a realização de 853 congressos internacionais de caráter geral, que atingiriam o número de 2271 no período de 1900 a 1914) (SUTCLIFFE, 1981, p.166), a existência de eventos especializados na difusão de questões urbanas passaria a acontecer na Europa somente após 1898 com a realização do 1º Congresso de Arte Pública, organizado em Bruxelas pelo então burgomestre da cidade, o urbanista Charles Buls.

Para que seja possível ter uma idéia do material disponível sobre esse assunto em 1903, por exemplo, poderíamos citar : - o livro de Reinhard Baumeister (Stadterweiterungen -1876), o de Camillo Sitte (Der Städtebau nach seinen künstlerisch Grundsätzen -1889) e sua primeira tradução para o francês (1902), o manual de Joseph Stübben (Der Städtebau - 1890), o livro de Charles Buls (Esthétique des Villes - 1894), o de Ebenezer Howard (Garden Cities of Tomorrow - 1902) e o de Charles Mulford Robinson (Modern Civic Art -1902). Outros

urbanistas como Raymond Unwin, Eugène Hénard, Werner Hegemann e Patrick Geddes, só viriam lançar a público suas primeiras idéias alguns anos mais tarde.

O primeiro grande evento de divulgação urbanística é realizado em 1903, em Dresden, intitulado “Primeira Exposição Alemã de Cidades” onde são apresentados 214 planos desenvolvidos pelas municipalidades alemãs, causando profundo impacto nos administradores públicos de outros países que visitaram o evento, pois perceberam aí uma clara metodologia para realizar o diagnóstico, elaborar planos e conceber instrumentos normativos para suas cidades.

Após a exposição de Dresden, os congressos de urbanismo realizados na Europa se constituíam na única oportunidade de aprendizado não-livresco, de troca de experiências e de debates entre os técnicos das administrações municipais, projetistas e acadêmicos da área do urbano.

Após esse evento de 1903, o outro encontro significativo é o *VII International Congress of Architects*, realizado em Londres no ano de 1906, que conta com a presença de Charles Buls, Joseph Stübben e Raymond Unwin.

Quatro anos mais tarde, em 1910, essa mesma cidade sediaria um dos mais importantes eventos do período, a *Town Planning Conference*, que conseguiria reunir todos os mais importantes urbanistas da época, como Rudolf Eberstadt, A.E.Brinckmann, Augustin Rey, Louis Bonnier, Thomas H. Mawson, Stanley D. Adshead, além de Stübben, Robinson, Hénard, Geddes, Unwin e Howard.

Neste mesmo ano de 1910, a Alemanha sediaria a importante Exposição Internacional de Urbanismo, em Berlim, onde foram apresentados os planos do concurso da Grande Berlim e também trabalhos elaborados para as cidades de Budapeste, Estocolmo, Munique, Colônia, Londres, Paris, Viena, Chicago e Boston. Este evento teve continuidade em 1912, com a Exposição Internacional de Dusseldorf.

Por fim, o ano de 1913 viria marcar a realização de um dos últimos encontros significativos do período anterior à Primeira Guerra. Coincidentemente, todos realizados na Bélgica e Holanda, dos quais o mais importante foi sem dúvida o *Premier Congrès International et Exposition Comparée des Villes*, onde estiveram presentes Joseph Stübben e Charles Buls.

Esses fóruns possibilitaram não só a troca de experiências entre os administradores municipais das diversas cidades européias como também abriu espaço para a internacionalização da cultura urbanística.

Além desses encontros, a difusão desse novo campo científico de conhecimento passou a contar, a partir do início do século, com os periódicos especializados. Estes vieram a se constituir no meio mais eficiente de divulgação desse debate sobre a cidade, não só para aquele público tradicional já freqüentador desses congressos, mas sobretudo para os administradores públicos que estavam mais distantes desse contexto europeu (que era o caso dos brasileiros).

A primeira revista especializada na matéria do urbanismo e com repercussão internacional foi lançada em 1904, simultaneamente em Viena e Berlim. Seu nome: *Der Städtebau* (A Construção Urbana). Os seus organizadores eram Camillo Sitte e Theodor Göecke. No mesmo ano, a Inglaterra lançaria a *Garden Cities and Town Planning*, uma das principais divulgadoras dos projetos de cidade-jardim. Em 1908, teria início a *Städtebauliche Vorträge*, editada em Berlim, e em 1910 a *Town Planning Review*, publicada em Liverpool. Em 1914, surge o *Journal of the Town Planning Institute* e em 1919, a revista francesa *La Vie Urbaine*.

No contexto norte-americano, pode-se citar os *Proceedings of the National Conference of City-Planning* (1910) e a *National Municipal Review* (1912).

Esse período anterior à 1ª Guerra Mundial é o momento então que é considerado por muitos autores [Collins(1965), Piccinato(1974), Sutcliffe(1981)], como aquele em que se dá a gênese do urbanismo enquanto campo disciplinar específico do conhecimento, enquanto uma ciência.

O Contexto Brasileiro

No contexto brasileiro e mesmo sul-americano, as ressonâncias do processo de industrialização na Europa e Estados Unidos já se fazem perceber desde a década de 1880, uma vez que esses países passam a assumir posição de retaguarda em relação à revolução industrial, ficando responsáveis pelo fornecimento de matérias primas e produtos agrícolas para os países mais avançados: o Brasil fornecendo café e borracha, a Argentina, carne e lã, o Chile, cobre e salitre, etc.

No Brasil, a riqueza proveniente desta economia agro-exportadora lançaria as bases para as mudanças no quadro cultural e social do país: o surgimento de uma elite econômica com fortes laços com a cultura européia, em especial a francesa; o surgimento de um mercado elitizado e consumidor de produtos industrializados importados; a substituição do trabalho escravo pela mão de obra assalariada do imigrante europeu. Tais fatores contribuiriam decisivamente para uma profunda alteração no quadro cultural da sociedade brasileira, com forte impacto no âmbito da arquitetura e do urbanismo.

Com o fim do período imperial e o início da República, criam-se as condições favoráveis para a implantação de um projeto político que viria alterar a fisionomia dos principais centros urbanos brasileiros, imprimindo-lhes uma nova imagem representativa da visão cultural da nova elite governante – os republicanos – visão esta marcada por uma abordagem positivista que implicava no reordenamento das estruturas urbanas e na adoção de uma estética que demonstrasse a nossa modernidade

O progresso científico na área das ciências da saúde, contribuiu, na segunda metade do século XIX, para a adoção dos princípios do sanitarismo nas práticas urbanas, num momento onde o enfrentamento das epidemias exigia que as áreas centrais fossem remodeladas, de forma a implantar serviços de infra-estrutura de água e esgotos, a sanear áreas pantanosas e inundáveis, a prover espaços públicos abertos para facilitar a aeração e a insolação, a eliminar focos de concentração de moradias insalubres (cortiços) e a estabelecer normativas para as construções.

Nas cidades litorâneas esta política era acompanhada de projetos de ampliação e modernização das instalações portuárias, para adequá-las à economia agro-exportadora e para inserir as cidades nos fluxos globais ligados ao comércio. (O Rio de Janeiro, então capital do país e principal porta de entrada de viajantes estrangeiros, era conhecida como o “túmulo dos estrangeiros” devido à alta mortalidade causada pelas epidemias, fato que chegou a desviar as rotas de navios europeus que lá faziam escala no destino a Buenos Aires).

Esta modernização foi acompanhada de uma evolução nos meios de transporte, com o advento do bonde elétrico e do automóvel, que exigiu profundas alterações nas antigas malhas urbanizadas herdadas do período colonial, através de projetos de ampliação e retificação viária. Novas técnicas construtivas contribuíram para a mudança do padrão de ocupação, como as estruturas metálicas, o elevador e o concreto armado, trazendo a substituição das antigas construções por edificações de vários pavimentos e seguindo os cânones da estética do ecletismo.

A gestão da cidade também passava por aperfeiçoamentos, uma vez que a consolidação do poder político na esfera municipal criara novos cargos administrativos que foram ocupados por profissionais com formação técnica de nível superior voltada ao enfrentamento destas mudanças – os engenheiros e arquitetos – a grande maioria formadas nas escolas politécnicas, onde também lecionavam. Este fato criou as condições para o fluxo das idéias entre o que se passava no contexto urbanístico europeu e as práticas aqui realizadas, dando origem a uma abordagem mais cientificista da questão urbana, fato que marcaria o advento dos pioneiros do urbanismo no Brasil.

As Intervenções Urbanas nas Capitais Brasileiras

A influência de modelos e práticas urbanísticas advindas do cenário internacional estava fortemente marcada pelo poder exercido pela cultura francesa sobre nossas elites e governantes.

A referência urbanística era o Plano que o prefeito Haussmann tinha executado para a cidade de Paris na década de 1850, destruindo a malha urbana e viária medieval da área central, rasgando largas avenidas e implantando sistemas modernos de infra-estrutura, além de uma padronização estética para as novas construções. O então recente plano de Buenos Aires, realizado em 1907 pelo arquiteto francês Joseph Bouvard foi também paradigmático. Tais projetos constituíram-se em referências muito mais importantes para o Brasil do que toda a teorização elaborada pelos urbanistas alemães.

Pereira Passos, no projeto de modernização da cidade do Rio de Janeiro, adotou as premissas haussmannianas, pois vivera em Paris na época dos “Grands Travaux” e presenciara o enorme sucesso daquele empreendimento. Aarão Reis para a construção da nova capital de Minas Gerais, inspirara-se na grelha viária portenha e nas suas “percées” diagonais. São Paulo, com o plano elaborado por Victor Freire, em 1911 era a única situação onde havia um questionamento deste padrão, adotando-se premissas da urbanística alemã, em especial a de influência sitteana e stübbeana.

Outras capitais como Salvador, Recife, Fortaleza e Porto Alegre seguiriam caminhos similares, procurando adequar suas antigas estruturas coloniais às premissas da modernidade, marcadas pelo ecletismo e pela implantação de sistemas de infra-estrutura urbana.

As novas orientações da medicina e da saúde pública a partir de Pasteur contribuiriam para o enfrentamento desses graves problemas, mas não sem forte resistência popular, como

foi o caso da Revolta da Vacina, ocorrida no Rio de Janeiro por ocasião da primeira campanha de vacinação em massa implementada por Osvaldo Cruz em 1904.

No campo da engenharia, a contribuição aconteceria através de planos integrados de saneamento envolvendo drenagem, canalização de cursos d'água, tratamento de esgotos e abastecimento de água potável. O maior expoente brasileiro foi Francisco Rodrigues Saturnino de Brito, que, com formação francesa, realizou planos para quase todas as grandes cidades brasileiras, num momento em que o risco da ocorrência de epidemias era iminente.

A presença de engenheiros no tratamento de problemas urbanos começava nessa época a se firmar, num cenário que até então tinha sido dominado por administradores públicos com formação nas ciências jurídicas. O tecnicismo e a cientifização dos diagnósticos e propostas de intervenção urbana, traria destaque para profissionais engenheiros em todo o Brasil, como Teodoro Sampaio (BA, SP), Geraldo de Paula Souza (SP), José Estellita (PE), João Florence Ulhôa Cintra e Francisco Prestes Maia (SP), João Moreira Maciel (RS), Francisco Pereira Passos (RJ), Jerônimo Teixeira de Alencar Lima (BA) dentre outros, pertencentes à primeira geração de urbanistas.

Alguns destes profissionais aliavam o campo da experimentação prática, junto às prefeituras, com a atividade acadêmica, o que os colocava em situação privilegiada para pensar os problemas urbanos com uma abordagem respaldada em conhecimento teórico advindo de referências internacionais. Um dos casos mais relevantes foi o do engenheiro Victor Freire, diretor de obras da prefeitura de São Paulo e ao mesmo tempo catedrático da Escola Politécnica.

No quadro abaixo apresenta-se as dez maiores cidades-capitais identificadas pelo levantamento censitário de 1900. Essas cidades foram objeto de projetos de renovação urbana e melhoramentos, que em maior ou menor escala em cada caso, contribuíram para a adequação de suas estruturas físicas às necessidades econômicas do país, em grande parte condicionadas pelo seu papel no contexto internacional.

eram:

Cidades	População (mil hab.)	Projeto mais relevante	Urbanista responsável
Rio de Janeiro	810	Abertura da Avenida Central (1902-06)	eng. Pereira Passos
São Paulo	239	Parque Anhangabaú (1911-16)	eng. Victor Freire/ arq. Bouvard
Salvador	205	Melhoramentos - Rua Chile e imediações (1910-16)	eng. Alencar Lima
Recife	113	Avs. Marques de Olinda e Central (1909-13)	eng. Alfredo Lisboa
Belém	96	Melhoramentos - Boulevard da República (1905-11)	int. Antonio José de Lemos/ eng. Francisco Bolonha
Porto Alegre	73	Av. Júlio de Castilhos, Borges de Medeiros e imediações	eng. João Moreira Maciel
Manaus	65	Av. Eduardo Ribeiro (1893-1902)	gov. Eduardo Ribeiro
Curitiba	50	Melhoramentos - Rua 15 de Novembro (1920-24)	pref. e eng.. João Moreira Garcez
Fortaleza	48	Melhoramentos - Passeio Público	gov. Antonio Pinto Nogueira Accioly
Teresina	45	Melhoramentos – Praças D. Pedro II e da Bandeira	Govs. Antonino Freire da Silva e Miguel de Paiva Rosa.

As obras elencadas na tabela são as mais emblemáticas realizadas em cada cidade. Elas foram realizadas em espaços centrais e valorizados e que em função do rápido crescimento urbano, precisavam ser remodelados.

Como já comentado, é em fins do século XIX que a presença dos engenheiros começa a se afirmar no campo da administração municipal e estadual, em substituição ao gestor da época do império, que em geral era de formação jurídica. É interessante constatar que os projetos urbanos conduzidos por engenheiros (ou engs.-arquitetos) eram justamente aqueles

realizados nas cidades de maior porte (Rio, São Paulo, Salvador, Recife, Belém e Porto Alegre) e que possivelmente por este motivo, tais projetos estavam atrelados a um plano mais amplo de melhoramentos para a cidade. Nas cidades menores (Manaus, Curitiba, Fortaleza e Teresina) prevaleciam administradores com formação variada, conduzindo a intervenções de menor escala ou até mesmo pontuais, desprovidas de uma visão de conjunto sobre os problemas urbanos.

Assim, no Rio de Janeiro, que era a Capital do Brasil, o Plano de intervenção do então presidente Rodrigues Alves estava alicerçado em três vertentes. A primeira, a do desafogo da congestão viária do centro, (que implicava na abertura de uma grande avenida com 1975 mts. de extensão e 33 mts. de largura, na derrubada de parte do morro do Castelo, na demolição de 590 velhas edificações, a maioria cortiços, e na reedificação de modernas construções de acordo com os cânones estéticos do ecletismo), cujo responsável era o prefeito Passos. A segunda, a do enfrentamento e eliminação das epidemias (malária, varíola, febre amarela e tuberculose), através de uma política inédita e polêmica, onde uma das componentes era constituída por campanha de vacinação domiciliar obrigatória, conduzida pelo médico sanitarista Osvaldo Cruz, que havia estudado no Instituto Pasteur de Paris e se notabilizara pela eliminação da peste bulbônica na cidade de Santos. E, por fim, a terceira, a da modernização das estruturas portuárias, a cargo do ministro Lauro Muller, da Indústria, Viação e Obras Públicas.

A abertura da Avenida Central fazia portanto parte de um plano geral de melhoramentos, que “unindo mar a mar” (do cais à praia de Santa Lúcia), possibilitava uma melhor aeração de toda a área do centro comercial carioca. A estratégia de criar um cenário de modernidade a partir desta obra é claramente explicitada através das novas regulamentações para as reedificações que aí fossem realizadas: deveriam seguir os cânones do ecletismo, obedecer a uma padronização para as fachadas (mínimo de 3 pavimentos e testadas de 10, 15, 20, 25, 30 ou 35 mts.). Para tanto foi instituído um concurso de fachadas, (seguindo a tradição inaugurada por Mansard para a Place Vandôme em Paris, na época de Luis XIV, onde a fachada ganhava autonomia em relação ao restante do projeto) para o qual concorreram 134 projetos, dos quais 77 aprovados.

A expressão “cenário de modernidade” aqui adotada explica-se pelo tipo de inserção urbanística destes projetos, que criam uma ilusão de modernidade através de um eixo viário monumental - paisagens lineares, harmoniosamente estéticas, salubres e providas das últimas inovações tecnológicas em termos de infra-estrutura – que não dialogam com o entorno imediato e ocultam por detrás de suas quadras um padrão urbanístico e arquitetônico colonial,

mostrando assim as contradições sociais de um país ainda fortemente marcado pela desigualdade e pela miséria.

A construção destes cenários, no entanto, estava alinhada com o pensamento progressista dos republicanos, que representavam uma emergente classe social que tinha como proposta urbana criar áreas diferenciadas para seu próprio usufruto: *boulevards* abrigando o comércio de luxo, com suas vitrines expondo a última moda em Paris, casas de chá, livrarias, assim como através da criação de praças com seus jardins à inglesa, seus coretos e quiosques favorecendo o footing e o lazer, numa clara política de estetização do espaço público, apoiada por uma legislação segregadora de usos.

A abertura de grandes avenidas assume assim um caráter emblemático, marca de um processo ao qual chamamos de “hausmannização” – a transposição do modelo de renovação urbana parisiense para outros contextos.

Em especial para os países da América Latina, a *hausmannização* tornou-se panacéia, ou seja, remédio para a cura de todos os males urbanos – para o descongestionamento das áreas centrais, para a melhoria da insolação e aeração visando a salubridade, para a eliminação dos indesejáveis casarios velhos e cortiços. Solução a ser identicamente utilizada para aplicação em contextos distintos: cidades litorâneas ou no planalto, cidades com sítios de topografia plana ou elevada, com traçado viário em malha ortogonal ou orgânica. Sempre uma apropriação simplista do projeto francês, enfatizando unicamente a abertura de uma ou mais avenidas, largas e extensas, e, se possível, convergindo para uma rotonda, uma praça ao estilo da *Place de L'Etoile*.

A solução estava associada a uma ideologia da nova classe republicana desses países, que faziam questão de negar as raízes de um passado colonial recente e copiar um modelo de modernidade urbana: a da cosmopolita Paris, berço da cultura, da elegância, das inovações do campo da arte e da tecnologia, local que sediava anualmente as famosas Exposições Universais.

A força deste paradigma cultural sobre nossas elites conduziu a essa tradução simplista de um modelo. Mesmo os engenheiros e administradores públicos com um certo conhecimento do que se realizava no exterior, contentavam-se com a realização de um projeto de modernização que se pautava às vezes na abertura de uma única avenida. Este foi o caso da Av. Central na capital carioca, da abertura da Av. Sete de Setembro em Salvador, das Avs. Marques de Olinda e Central no Recife e da Av. Borges de Medeiros de Porto Alegre – todos projetados por engenheiros. O próprio nome “avenida” já trazia uma conotação de

modernidade, pois o a acepção era algo de novo, que nunca existira até então em nossas cidades, acostumadas às nomenclaturas tradicionais de ruas, vielas, becos e alamedas.

Mesmo nas cidades de menor porte como Belém, Manaus, Curitiba ou Teresina, onde a gestão pública era conduzida por profissionais sem formação técnica, observa-se o empenho em construir essas artérias, obtidas por retificações e alargamentos de antigas ruas centrais: a rua XV de Novembro de Curitiba, o *boulevard* da República em Belém, a av. Eduardo Ribeiro, de Manaus.

São Paulo apresenta-se como uma exceção a este modelo pois foi o único caso em que o principal projeto de modernização não esteve associado à criação de uma nova artéria viária. Aliás, por pouco esta cidade não teve seu centro rasgado por várias avenidas, uma vez que um grupo de poderosos empresários locais queria realizar tal projeto a qualquer custo – tratava-se do projeto “Grandes Avenidas”, da autoria de Alexandre de Albuquerque e apoiado pelo mais respeitável arquiteto da época, Ramos de Azevedo.

A razão desta mudança de orientação foi a marcante atuação do engenheiro Victor Freire, Diretor de Obras Municipais. Freire pode ser considerado um homem à frente de seu tempo. Era o único que ousava criticar as intervenções de Pereira Passos no Rio e o inadequado traçado urbanístico proposto por Aarão Reis para Belo Horizonte. Isto pela sua vasta formação: diplomado na Europa, era também acadêmico – lecionava na Escola Politécnica – e era praticamente o único freqüentador brasileiro assíduo dos congressos e exposições internacionais de urbanismo que se realizavam na Europa e Estados Unidos. Além, disso, freqüentava a mais importante biblioteca técnica existente no país, a da Escola Politécnica, onde mantinha contato com relevantes publicações internacionais.

Enfim, estava muito à frente de seus colegas Passos, Alencar Lima, Lisboa ou de seu ex-aluno Maciel, que realizavam projetos em outras capitais brasileiras.

Desta forma, Freire provocou um extenso debate público discutindo o projeto das avenidas para a capital paulista, demonstrando que para esta cidade constituída por topografia acidentada, a melhor solução para o descongestionamento do centro seria expandi-lo para fora de sua colina histórica, através de várias conexões viárias de baixo impacto em termos de arrasamentos e demolições. Além do mais enfatizava a necessidade de ampliação das áreas verdes públicas no centro. Desta forma, permitiria a preservação de grande parte de sua área de valor histórico, renovando somente a área ao redor da Sé, onde seria projetado um Centro Cívico.

Surge assim, como solução e obra emblemática para São Paulo, não mais uma avenida, mas o projeto de urbanização da área do Anhangabaú, integrando o centro velho com

a área que abrigaria o futuro centro novo. Uma proposta marcada por uma visão urbanística fortemente influenciada pelo ideário de Camillo Sitte e Joseph Stübben.

Considerações finais

Victor Freire foi certamente um dos poucos urbanistas brasileiros que na época conseguiu usufruir todas as práticas e teorizações que se produziam sobre esse novo campo de conhecimento – a ciência urbana.

Saturnino de Brito, outro grande expoente brasileiro, também usufruiu desta experiência internacional, mas de forma menos abrangente, uma vez que sua ótica de atuação era o saneamento.

Sendo assim, Freire foi capaz de questionar um modelo dominante e propor um novo paradigma para a nossa prática urbana – a do modelo anglo-saxão, introduzindo Camillo Sitte, Joseph Stübben e Raymond Unwin entre nós e trazendo a experiência das gardens-cities inglesas (com a criação da imobiliária City Improvements, introdutora do conceito dos bairros-jardins em nossas cidades).

Enfim, ele foi o único que teve acesso e soube incorporar em sua prática profissional o conhecimento teórico proveniente do urbanismo alemão - que marcou a gênese do urbanismo moderno - sem se deixar iludir pela haussmannização, pelos modismos e apropriações simplistas que seus colegas realizavam nas outras cidades brasileiras.

Desta forma, as intervenções que realizou em São Paulo, ao longo dos 26 anos em que ficou à frente da Diretoria de Obras Municipais, foram marcadas por uma visão abrangente, capaz de abordar de forma integradora os problemas da área central da cidade e de suas conexões com os bairros mais periféricos.

Evitou, desta forma, a política da criação de “cenários de modernidade” que seus colegas de profissão estavam produzindo nas outras grandes cidades brasileiras – aquelas paisagens e intervenções marcadas por uma abordagem limitada e de impacto restrito sobre a cidade.

Ilustrações do texto



Av. de l'Opera – Paris

Fonte: CARS, Jean, PINON, Pierre. Paris-Haussmann. Paris, Picard, 1991.



Av. de Mayo – Buenos Aires

Fonte: ALEJANDRO, Pedro et al. Avenida de Mayo – su historia. Buenos Aires, Fundación Banco de Bóson, 1985.



Av. Central – Rio de Janeiro

Fonte: FERREZ, Marc. O Album da Avenida Central. Rio de Janeiro, Exlibris, 1982.



Rua Chile – Salvador

Fonte: PINHEIRO, Elísa Petli. Europa, França e Bahia. Salvador, Edufa, 2002.



Vale do Anhangabaú – São Paulo

Fonte: TOLEDO, Benedito Lima de. Anhangabaú, São Paulo, Fiesp, 1989.



Praça Afonso Pena – Recife

Fonte: LUBAMBO, Cida Wanderley. O Bairro do Recife: entre o Corpo Santo e o Marco Zero. Recife, Fundação Joaquim Nabuco, 1991.



Boulevard da República – Belém

Fonte: BELÉM da Saúde. Belém, Secult, 1998.



Av. Eduardo Ribeiro – Manaus

Fonte: site www.portamazonia.globo.com

Bibilografia

ALMANDOZ, Arturo. *Planning Latin America's Capital Cities. 1850-1950*. London and New Cork, Routledge, 2002.

ANDREATA, Verena. *Cidades Quadradas, Paraísos Circulares. Os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX*. Rio de Janeiro, Mauad X, 2006.

BELÉM da Saudade: A memória de Belém no início do século em cartões postais. Belém, Secult, 1998.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann tropical*. Rio de Janeiro, Biblioteca Carioca, 1990.

BENJAMIN, Walter. *Passagens*. Belo Horizonte, UFMG, Imprensa Oficial, 2006.

CARS, Jean PINON, Pierre. *Paris-Haussmann*. Paris, Picard, 1991.

CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril. Cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo, Cia das Letras, 1996.

CHOAY, Françoise (org.). *Baron Haussmann, Mémoires*. Paris, Seuil, 2000.

COELHO, Edmundo Campos. *As Profissões Imperiais. Medicina, advocacia e engenharia no Rio de Janeiro 1822-1930*. Rio de Janeiro, Record, 1999.

COLLINS, George R.; COLLINS, Christiane C. *Camillo Sitte and the birth of Modern City Planning*. New York, Rizzoli, 1986.

DEL BRENNNA, Giovanna Rosso (org.) *O Rio de Janeiro de Pereira Passos*. Rio de Janeiro, Index, 1985.

EPRON, Jean Pierre. *Comprendre l'Écletisme*. Paris, Norma/IFA, 1997.

FEHL, Gerhard; RORIGUEZ-LORES, Juan (org.). *Städtebaureform 1865-1900 (Von Licht, Luft und Ordnung in der Stadt der Gründerzeit)*. Hamburg, Hans Christians Verlag, 1989.

FERREZ, Gilberto. *Bahia, velhas fotografias: 1858-1900*. Rio de Janeiro, Kosmos, 1988.

FERREZ, Marc. *O Álbum da Avenida Central*. Rio de Janeiro, Ex-Libris, 1982.

FREYRE, Gilberto. *Ordem e Progresso*. 6ª ed. São Paulo, Global, 2004.

GERODETTI, João E.; CORNEJO, Carlos. *Lembranças do Brasil. As capitais brasileiras nos cartões postais e álbuns de lembranças*. São Paulo, Solaris, 2004.

GOMES, Marco Aurélio F; FERNANDES, Ana. *Cidade e História: modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX*. Salvador, UFBA, 1992.

HARDOY, Jorge E; MORSE, Richard. (org.). *Teorías y practicas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina*. In: *Repensando la ciudad de América Latina*. Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano, 1988. p 97-126.

KRUECKBERG, Donald. *An Introduction to the Planning History in the United States*. New Jersey, Rutgers University, 1985.

LADD, Brian. *Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860-1914*. Cambridge, Harvard University Press, 1990.

LEME, Maria Cristina da Silva (org). *Urbanismo no Brasil (1895-1965)*. São Paulo, Nobel/Fupam, 1999.

LOYER, François. *Paris XIX siècle. L'immeuble et la rue*. Paris, Hazan, 1994.

LUBAMBO, Cátia Wanderley. *O bairro do Recife: entre o Corpo Santo e o Marco Zero*. Recife, Fundação Joaquim Nabuco, 1991.

MAIA, Francisco Prestes. *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*. São Paulo, Melhoramentos, 1930.

MONTENEGRO, Augusto. *Álbum do Pará em 1908*. Paris, [s.n.], 1908.

MOREIRA, Fernando Diniz. *A construção de uma cidade moderna – Recife 1909-1926*. Recife, MDU/UFPE, 1994 (dissertação de mestrado)

MOTOYAMA, Shozo. *Prelúdio para uma história. Ciência e Tecnologia no Brasil*. São Paulo. Edusp, 2004.

NOVIK, Alicia. *Técnicos locais y extranjeros en la genesis del urbanismo argentino*. Buenos Aires, 1880-1940. Buenos Aires, [s.n.], [199-], pp. 29-49.

PICCINATO, Giorgio *La Costruzione dell'urbanistica Germania 1871-1914*. Roma. Officina Edizione, 1974.

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

PONTE, Sebastião Rodrigo. *Fortaleza Belle Époque. Reforma Urbana e Controle Social 1860-1930*. Fortaleza, Demócrito Rocha, 2001.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo: Vila, Cidade, MetrÓpole*. São Paulo, PMSP, 2004..

ROMERO, José Luis. *Latinoamerica: la ciudad y las ideas*. México, Siglo XXI, 1984.

SALGUEIRO, Heliana Angotti (org). *Cidades Capitais do século XIX*. São Paulo, Edusp, 2001.

SÃO PAULO em três tempos: *Álbum comparativo da cidade de São Paulo (1862-1887-1914)*. São Paulo, Imprensa Oficial, 1982.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *As barbas do imperador. D.Pedro II, um monarca nos trÓpicos*. São Paulo, Cia. das Letras, 1998.

SCOBIE, James. *Buenos Aires - del centro a los barrios 1870-1910*. Buenos Aires, Solar, 1986.

SIMÕES JR. José Geraldo. Anhangabaú: história e urbanismo. São Paulo, Imprensa Oficial/Senac, 2004.

SITTE, Camillo . A construção de cidades segundo seus princípios artísticos. São Paulo, Ática, 1992.

SOUZA, Célia Ferraz de. O Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: da concepção às permanências. (tese de doutorado). São Paulo, FAU-USP, 2004.

SUTCLIFFE, Anthony. Towards the Planned City - German, Britain, the United States and France. (1780-1914). New York, St. Martin Press, 1981.

VILLAÇA. Flávio. Espaço Intra-Urbano no Brasil. São Paulo, Fapesp/Nobel, 1998.