The background of the cover is an impressionist painting with thick, visible brushstrokes. The color palette is dominated by warm, earthy tones like ochre, sienna, and brown, with cooler tones of blue and green in the lower half. The overall texture is highly textured and expressive.

revista
CIDADES

volume 12 | número 20 | 2015

**LEITURAS
SOBRE
A CIDADE**

SUMÁRIO

PALAVRAS DO EDITOR	01
---------------------------------	-----------

Silvana Maria Pintaudi

LEITURAS SOBRE A CIDADE

CAMINHOS DA PRODUÇÃO FINANCEIRIZADA DO ESPAÇO URBANO: A VERSÃO BRASILEIRA COMO CONTRAPONTO A UM MODELO	04
--	----

Directions of the financialized production of urban space: the Brazilian case as a counterpoint to a standard

César Ricardo Simoni Santos e Daniel Sanfelici

MERCADO IMOBILIÁRIO : LOCALIZAÇÃO E AMENIDADES URBANAS.....	35
---	----

Real estate market: location and urban amenities

André Ximenes Melo e Sônia A. B. Ximenes Melo

PLANEJAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO : ESCALAS, CONFLITOS E INCERTEZAS....	74
---	----

Planning and management of the territory: scales, conflicts and uncertainties

Adriana Gelpi e Rosa Maria Locatelli Calil

ESPAÇOS PÚBLICOS E O DIREITO À CIDADE: CONTRIBUIÇÕES TEÓRICO-CONCEITUAIS A PARTIR DE ESTUDOS SOBRE O USO DE PARQUES URBANOS EM CONTEXTOS DE SEGREGAÇÃO ESPACIAL NAS CIDADES DE SÃO PAULO E SOROCABA.....	105
--	-----

Public spaces and one's right to the city: theoretical and conceptual contributions based on studies of the use of urban parks in the context of spatial segregation of the cities São Paulo and Sorocaba

Rosalina Burgos

CIRCULAR, SANEAR E EMBELEZAR, SIGNOS URBANOS DA CONSTRUÇÃO DA CIDADE BURGUESA: FRANCA-SP (1890-1930)	141
--	-----

Circle, clean up and embellish, urban signs of the construction of the bourgeois city: Franca-SP (1890-1930)

Dirceu Piccinato Junior, Ivone Salgado e Luiz Augusto Maia Costa

A CENTRALIDADE METROPOLITANA EM PEDAÇOS: REFLEXÕES SOBRE OS NOVOS CENTROS E SUAS CENTRALIDADES.....	176
---	-----

The metropolis centrality in pieces: reflections on the new centers and their centralities

Oséias Teixeira da Silva

AS NOVAS FRONTEIRAS DA GENTRIFICAÇÃO NA TEORIA URBANA CRÍTICA	207
---	-----

The new frontiers of gentrification in critical urban theory

Luís Felipe Gonçalves Mendes

DESENVOLVIMENTO URBANO E TERRITORIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO A PARTIR DA IMPLANTAÇÃO DE USINAS HIDRELÉTRICAS INTEGRADAS AO SISTEMA ESPACIAL DO CAFÉ E FERROVIA..... 254

The urban and territorial development of São Paulo State (Brazil) based from deployment of hydroelectric plants integrated into the space based system coffee and railways

Débora Marques de Almeida Nogueira e André Munhoz de Argollo Ferrão

AS POSSIBILIDADES DE UM INSTRUMENTO: O ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA E SUA UTILIZAÇÃO EM BELO HORIZONTE..... 281

The possibilities of an instrument: the neighborhood impact study and its use in Belo Horizonte

Leonardo Barci Castriota e Lídia Fortini Veloso

RESENHA

SEGREGAÇÃO ESPACIAL NA CIDADE CONTEMPORÂNEA: AGENTES, PROCESSOS E DIMENSÕES..... 306

Cláudio Smalley Soares Pereira

CIRCULAR, SANEAR E EMBELEZAR, SIGNOS URBANOS DA CONSTRUÇÃO DA CIDADE BURGUESA: FRANCA-SP (1890-1930)

DIRCEU PICCINATO JUNIOR

Pontifícia Universidade Católica de Campinas
piccinato.jr@gmail.com

IVONE SALGADO

Pontifícia Universidade Católica de Campinas
salgadoivone@puc-campinas.edu.br

LUIZ AUGUSTO MAIA COSTA

Pontifícia Universidade Católica de Campinas
luiz.augusto@puc-campinas.edu.br

RESUMO

De tempos em tempos, os processos da produção histórica do espaço urbano emergem no cenário das pesquisas, buscando esclarecer novos aspectos, contextos e perspectivas, conforme a necessidade da concepção e transformação do meio urbano. Entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, a cidade de Franca, pequena na época, localizada no interior do estado de São Paulo, passou por um intenso processo de modernização de seu espaço urbano, especificamente na sua área central, por meio de uma série de melhoramentos. Aparentemente, o que aconteceu em Franca pode a princípio ser um *déjà vu*, entretanto, o objetivo do trabalho é explorar e entender como uma pequena cidade do interior paulista assimilou, processou e se articulou diante da modernização em difusão à época.

PALAVRAS-CHAVES: Aburguesamento da cidade. Melhoramentos urbanos. Modernidade. Progresso.

CIRCLE, CLEAN UP AND EMBELLISH, URBAN SIGNS OF THE CONSTRUCTION OF THE BOURGEOIS CITY: FRANCA-SP (1890-1930)

ABSTRACT

From time to time, the processes of the historic production of urban space emerges in the setting of research seeking to clarify new aspects, contexts and perspectives according to the need of the conception and transformation of the urban environment. Between the late nineteenth and early twentieth century the town of Franca, small at the time, located in the state of São Paulo, has undergone an intense process of modernization of its urban space, specifically in the central area through many improvements. Apparently what happened in Franca may at first be a *déjà vu*, however, the objective is to explore and understand how a small town in the inner state of São Paulo assimilated, processed and hinged on the modernization diffusion.

KEY-WORDS: Gentrification of the city; Urban improvements; Modernity; Progress.

INTRODUÇÃO

A discussão a respeito da reforma urbana empreendida pelo então Prefeito do Departamento do Sena, Georges-Eugène Haussmann, para a cidade de Paris, durante o Segundo Império (1853-1870) por ordem de Napoleão III, de tempos em tempos volta a ocupar a pauta de pesquisas e trabalhos no campo da história do urbanismo. Nesse sentido, a retomada da “Paris de Haussmann” tem como objetivo reinterpretar e redefinir os contextos, conferindo uma nova abordagem, um novo caráter inovador como referência de intervenção, de política, de estética e especialmente de paradigma.

O urbanismo de Haussmann, grosso modo, caracterizou-se pela criação de uma vasta rede de grandes artérias que cortaram indistintamente o tecido urbano de Paris, quer se observem os bairros mais densos da área central ou as zonas

periféricas. Foram concebidos traçados em nível que viesse a abranger toda a cidade, com numerosos *carrefours* em estrelas. Uma nova estrutura de bulevares, grandes avenidas e ruas largas foram sobrepostas à antiga trama, estabelecendo um forte vínculo entre as novas vias e as antigas. Paralelamente à reforma, o Prefeito adotou uma política extremamente ativa e intensa em matéria de dotar Paris de novos equipamentos públicos, como mercados, feiras, colégios, estações, entre outros. Segundo Jean-Louis Harouel, “a urbanização de Haussmann pretende dar a ilusão de uma perfeita homogeneidade do espaço urbano (...), de um espaço da burguesia” (HAROUEL, 1990, p. 113).

A necessidade de rever os pressupostos adotados em Paris por Haussmann está no fato de considerar a reforma como um paradigma que atravessou as fronteiras europeias e o oceano Atlântico, desembarcando em terras americanas, em especial, para o presente trabalho, terras brasileiras.

Estudos relativamente recentes, como o de José Geraldo Simões Junior (2009) “O ideário Haussmanniano e sua difusão no Brasil: os projetos urbanos para as capitais brasileiras no início da República” e o de Eloísa Petti Pinheiro (1998) “A “haussmannização” e sua difusão como modelo urbano no Brasil”, procuram discutir e esclarecer a ideia da reforma urbana de Paris como “um modelo exportável”, segundo Pinheiro, ou como a construção de uma imagem de cidade ideal (cenográfica), conforme Simões Junior. Entretanto, ambos apresentam um denominador comum: o projeto de Haussmann ficou mais conhecido pela criação do seu conjunto, da estética urbana e arquitetônica, ou seja, pela “concepção de uma cidade como obra de arte” (PINHEIRO, 1998, p. 6), por meio de “um processo de intervenção urbana” (SIMÕES JUNIOR, 2009, p. s/n).

Esse processo de intervenção associado ao ideário de modernização da cidade para uma nova classe social – a burguesia – obtém grande difusão no Brasil na Primeira República e acabou impactando direta e indiretamente as transformações urbanas de importantes cidades. Nossa proposta não é entrar no mérito da discussão sobre a “Paris de Haussmann” como “modelo exportável”, mas sim

como referência paradigmática, em maior ou em menor escala, na construção da cidade burguesa no Brasil.

Ao analisar as reformas urbanas de Madrid na segunda metade do século XIX, Carlos Sambricio (2010) aponta três momentos ou fatores importantes que possibilitaram as transformações urbanas: primeiro, a ideia de sociedade liberal; segundo, a diminuição do poder da Igreja; e, por último, a venda e compra da terra urbana, o que significa que o solo urbano transformou-se em objeto de interesse de especulação (SAMBRICIO, 2010, p. 164).

Nesse momento, os proprietários de terra, percebendo que poderiam ganhar dinheiro com a infraestruturação das cidades, contexto facilmente identificado em Paris, Madrid, Viena e em muitas cidades brasileiras, buscaram trabalhar uma *“city constructed with private capital and designed and constructed on the basis of private interests emerges as a alternative to an out dated urban order that no one defends anylonger”*¹. (SAMBRICIO, 2010, p. 181). Assim, a essência das reformas urbanas se pautou na valorização da propriedade fundiária urbana. A ordem econômica vigente, o capitalismo, favoreceu e determinou essas mudanças, que vieram a acontecer também no Brasil.

Essas considerações buscarão esclarecer contextos, conceitos e ideias sobre o momento histórico urbano para, em seguida, explorar, por meio de jornais francanos da época, a construção da cidade burguesa em Franca.

Os trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro chegaram a Franca no ano de 1887. A partir de 1890, o Poder Público Municipal passou a intervir no núcleo central em função do rápido crescimento da cidade. As intervenções foram acontecendo até 1930, quando a produção de café começou a diminuir gradualmente em função do *crash* da bolsa de Nova York em 1929. Esses 40 anos foram

¹ Uma cidade construída com capital privado e concebida e (re)construída com base em interesses privados emerge como alternativa para uma ultrapassada ordem urbana que ninguém defende mais (tradução nossa).

suficientes para Franca se modernizar e se configurar como uma cidade que dialogava com o paradigma de cidade burguesa forjado a partir de 1850, sobretudo na Europa.

A REFORMA URBANA DE PARIS: UM PARADIGMA URBANO E SUA DIFUSÃO NO BRASIL

Durante o período medieval, quando Paris era cercada pela muralha que a protegia, ficava muito claro quem era o inimigo, ou seja, aqueles que estavam do lado de fora da muralha, lutando por novas conquistas. Com as transformações econômicas – forjadas com o advento do capitalismo – e com a nova divisão internacional do trabalho, egressa da Revolução Industrial, Paris passou a ter um adensamento populacional alarmante. Segundo Maria Stella M. Bresciani, de menos de 600.000 habitantes em 1789, Paris chegou a 1857 com 1.226.980 habitantes; quinze anos depois, a sua população chegou a 1.823.000 habitantes (BRESCIANI, 1992, p. 74). Isso significa que o inimigo não estava mais do lado de fora da muralha, mas tinha passado a viver em seu centro e imediações; esse inimigo era a classe de miseráveis que teatralizavam pelas ruas “o espetáculo da pobreza”.

À época, miséria, pobreza, doenças, epidemias, roubos, assassinatos, ruas sujas e fétidas, água pestilenta e as revoltas da multidão de excluídos eram constantes em Paris. Segundo Leonardo Benevolo (2001, p. 96), o cerne dessa conjuntura era a situação política da época, pois, em “toda crise política, os movimentos revolucionários nascem dos bairros da velha Paris e as próprias ruas fornecem aos rebeldes, por algum tempo, as posições de defesa e as armas da ofensiva”.

No ano de 1848, Luís Napoleão Bonaparte III subiu ao poder, tornando-se presidente da Segunda República. Em 1852, foi proclamado imperador e durante o Segundo Império observou-se um crescimento do mercado financeiro (expansão econômica, industrial e comercial) e a promulgação de um conjunto de leis sobre obras públicas. Em 29 de junho de 1853, Georges-Eugène Haussmann tornou-se Prefeito do Departamento do Sena e, nesse mesmo dia, anunciou a execução dos

“*grands travaux*” (grandes obras). O plano anunciado para Paris por Haussmann, “representa um salto de escala conceitual mais do que dimensional: é a maneira de pensar a cidade que muda”. (CALABI, 2012, p. 170). Nesse sentido, dois aspectos se destacam: o primeiro é o abandono da política e filosofia liberais, do *laissez-faire* que advogava a não intervenção do Estado na economia, o que impedia a ação do mesmo sobre o processo de produção do espaço construído da cidade; o segundo refere-se à forma abstrata de compreender e gerir Paris, proveniente do aumento dos limites da cidade.

Em 26 de maio de 1859, sob proposição de Haussmann, a Câmara de Deputados decidiu ampliar o limite da capital até o cinturão fortificado que a protegia e que abrangia parte das comunas (municípios) que lhe eram limítrofes. A nova superfície de Paris mais que dobrou e a sua população passou de um milhão à 1.696.000 habitantes. Os doze distritos (*arrondissements*) que compunham Paris foram ampliados para os vinte atuais. Outro aspecto a destacar da ampliação foi o fato de a reforma promover a saída das indústrias da cidade de Paris para a 1ª coroa da sua periferia, o que foi inclusive fundamental para a constituição de grandes regiões industriais. Essa extensão também permitiu ampliar a base fiscal da capital e melhor administrar a enorme dívida que as obras e desapropriações realizadas na gestão de Haussmann deixaram como legado. (MARCHAND, 1993, p. 91).

Para Bernard Marchand, a originalidade da obra de Haussmann reside em três aspectos: a dimensão reconhecida dos equipamentos coletivos, a criação de uma cidade burguesa e a produção de um conjunto urbano coerente. Todavia, o autor destaca que, o seu mérito, “se é que houve um”, foi o de ter realizado a cidade burguesa, uma forma urbana nova e original, que surgiu timidamente sob Louis-Philippe e que triunfou com o Segundo Império. As expropriações transformaram a estrutura fundiária da capital; os novos terrenos, mais vastos e mais regulares implicaram investimentos imobiliários maiores. (MARCHAND, 1993, p. 93).

Tanto Napoleão III, como o Barão Haussmann, observando a degradante condição socioespacial em que se encontrava a cidade e receosos do retorno das barricadas que tomaram, de arroubo, Paris, durante a “primavera dos povos”, utilizam-se de uma política autoritária com o objetivo de solucionar problemas com a ordem social burguesa e a higiene. Para Donatella Calabi (2012, p.170), “na prática, um resultado não secundário obtido com seu plano é o de incrementar a renda fundiária como mecanismo estimulador da expansão urbana, não somente para as áreas centrais, mas também nas novas áreas edificáveis”, aspecto também observado por David Harvey (2014).

A reforma urbana de Paris só foi possível devido a uma série de fatores favoráveis: a vontade política de realizá-la, a visão de conjunto, a utilização de uma lei urbanística, o nível técnico dos engenheiros e arquitetos², a efervescência cultural, e, sobretudo, a própria figura enérgica e autoritária de Haussmann, que foi importante e exemplar para transformação dessa cidade.

A reforma aconteceu segundo obras de implantação de infraestrutura e de serviços necessários para um melhor funcionamento da cidade, que passava por transformações estruturais produzidas pela Revolução Industrial. São obras públicas, como rede esgoto, iluminação pública, rede de abastecimento de água, aquedutos, serviços de transporte, grandes parques e edifícios públicos. “Haussmann deu continuidade aos trabalhos iniciados por seus antecessores, com uma diferença: o salto da escala”. (PINHEIRO, 2011, p. 77).

As intervenções propostas mudaram a maneira de pensar a cidade, tomando como elemento principal e articulador a rua; com isso foi criada uma rede viária composta por um tecido arquitetônico que destrói os bairros pestilentos e

² Segundo Simões Junior, a valorização de profissionais com formação técnica advindos, sobretudo, da École Polytechnique e da École des Baux-Arts, possibilitou a organização da gestão dos principais serviços relacionados às obras de renovação urbana. A equipe de Haussmann era formada pelos seguintes profissionais: Eugène Belgrand, que ficou à frente da Direction des Eaux et des Égouts, responsável pela implantação do sistema de água e de esgotos; Adolphe Alphand e Gabriel Davioud, à frente da Direction de La Voies Publiques et des Promenades; Barillet Deschamps, responsável pelo Service du Plan de Paris, coordenando o plano geral e os alinhamentos viários; Victor Baltard, chefe da Direction du Service des Travaux d'Architecture, des Beaux-Arts et des Fêtes (SIMÕES JUNIOR, 2009, p. s/n).

as vielas, não raro, focos das rebeliões ocorridas no tempo pretérito próximo. Como consequência, expulsaram a população moradora com o intuito de melhorar a higiene e a circulação e, a despeito da anacronia do termo, operou-se uma gentrificação no centro de Paris. A rua medieval foi substituída pela rua do século XIX, os trechos irregulares e estreitos, transformados em um desenho regular, geométrico e amplo dentro de uma estética que dialogava com o barroco. Por excelência, “o espaço haussmanniano é o espaço público – a rua, o passeio, as praças –, o espaço da mobilidade”. (PINHEIRO, 2011, p. 77).

As avenidas e os bulevares foram projetados e construídos para que o olhar, de uma extremidade a outra, fosse guiado pelas linhas de fuga. Para Eloísa Petti Pinheiro (2011, p. 80):

Em 20 anos, a cidade passa por uma metamorfose jamais vista. A forma de atuar é original, com a abertura de novas vias na periferia, o isolamento de monumentos, o alinhamento de ruas já existentes e os cortes no centro histórico. Não é um processo utópico, pois está de acordo com as possibilidades políticas, financeiras e técnicas da época. A realização dessas transformações torna-se possível pela vontade política de um Chefe de Estado que conhece a necessidade de transformação e de modernização da cidade e que as delega a um operador competente, que busca a ordem social, o prestígio, o desenvolvimento dos negócios e até uma reforma na sociedade. O resultado de todo esse movimento é o ajuste da forma do tecido urbano e da forma de convivência.

É importante destacar que médicos higienistas e engenheiros sanitaristas estavam discutindo as teorias mesológica e microbiana. A primeira considerava a insalubridade das cidades segundo os miasmas e odores que circulavam no ar; já a segunda, a microbiana, acreditava que a problemática das doenças e epidemias era o resultado de germes e micróbios que proliferavam no espaço urbano sujo. Nesse sentido, argumentos como segurança e especialmente higiene foram justificativas para a desapropriação e derrubada de inúmeros quarteirões insalubres e

locais de conspiração. Ao fim das intervenções de Haussmann, Paris tinha se tornado a cidade burguesa por excelência.

Para Bernard Marchand, cidades como Paris e Viena constituíram-se paradigmas para outras reformas urbanas em todo o mundo. (MARCHAND, 1993, p. 93).

Em 1850, os liberais da Áustria deram o primeiro grande passo para o poder político, na parte ocidental do Império Habsburgo, e transformaram as instituições do Estado segundo os princípios do constitucionalismo e os valores culturais da classe média. Ela se transformou no seu bastião político, sua capital econômica e o centro de irradiação de sua vida intelectual. Desde que ascenderam ao poder, os liberais começaram a remodelar a cidade à sua própria imagem e, quando foram expulsos do poder no final do século, em larga medida tinham conseguido: a face de Viena estava transformada. O centro da reconstrução foi a *Ringstrasse*, que pode ser descrita como um vasto complexo de edifícios públicos e residenciais particulares, que ocupava uma ampla faixa de terra que antes separava a cidade antiga dos subúrbios. “A ânsia do lucro, ditando a busca do máximo de densidade, regia o uso da terra e o planejamento da rua” (SCHORSKE, 1990, p. 80).

Graças à sua escala e homogeneidade estilística, a Viena da *Ringstrasse* converteu-se num conceito para os austríacos, uma forma de inovação mental das características de uma época, equivalente à noção do “vitoriano” para os ingleses, do “*Grunderzeit*” para os alemães ou “Segundo Império” para os franceses. (SCHORSKE, 1990, p.43).

Por volta do final do século XIX, quando os intelectuais da Áustria começaram a alimentar dúvidas acerca da cultura do liberalismo em que tinham surgido, a *Ringstrasse* se tornou um centro simbólico de sua crítica. (SCHORSKE, 1990, p.43).

Schorske considera a *Ringstrasse*, em si, como a expressão visual dos valores de uma classe social. Para o autor, os liberais que governaram Viena

dedicaram alguns de seus esforços mais bem sucedidos à tarefa técnica, sem expressividade dramática, que permitiu à cidade acomodar, em condições razoáveis de saúde e segurança, uma população em rápido crescimento. “O planejamento da *Ringstrasse* foi controlado pelos habitantes prósperos e profissionais liberais, cuja instalação e glorificação constituíam as metas fundamentais do seu projeto” (SCHORSKE, 1990, p.45).

Os objetivos práticos, que poderiam ser alcançados com o remodelamento da cidade, segundo o autor, subordinaram-se à função simbólica de representação. “O que dominou a *Ringstrasse* não foi a utilidade, mas a auto-projeção cultural”. (SCHORSKE, 1990, p.45).

Esses paradigmas urbanos marcaram direta e indiretamente muitas outras cidades, entre as quais Anspach, na Bélgica; a Cidade do México, no México; Buenos Aires, na Argentina, entre outras. No Brasil, apontamos para Belo Horizonte, Belém, Manaus, São Paulo e Rio de Janeiro, além de inúmeras cidades de médio porte como Santos e Campinas, por exemplo. Tomaremos como parâmetro discursivo para este trabalho as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, pelas particularidades, semelhanças e diferenças adotadas no processo de intervenção urbana pelos quais passaram.

A reforma urbana do Rio de Janeiro no período em que Pereira Passos foi Prefeito da cidade, sob o governo do Presidente Rodrigues Alves, entre os anos de 1902 e 1906, é amplamente reconhecida na historiografia como inspirada nas reformas da “Paris de Haussmann”. Essa assertiva se dá, entre outros aspectos, pelo fato de o próprio Pereira Passos ter acompanhado as intervenções parisienses durante o período em que residiu na capital francesa, entre os anos de 1857 e 1860.

No período em que Paris passava pela transformação urbana burguesa, o Rio de Janeiro era, segundo Sidney Chalhoub, uma “cidade febril”. A sujeira nas ruas, a falta de qualquer higiene e cuidados sanitários, a proliferação de doenças

assolava a Capital Federal do Brasil. Os cortiços na região central eram a cristalização da insalubridade e do esgarçamento do tecido social; as autoridades consideravam as classes pobres, não raro com grande número de pretos, ex-escravos, como classes perigosas, o que levou, durante o período das reformas urbanas (Primeira República, 1889-1930), “à decisão política de expulsar as classes populares das áreas centrais da cidade [que] podia estar associada a uma tentativa de desarticulação da memória (...) dos movimentos sociais urbanos”. (CHALHOUB, 1996, p. 26).

O Rio de Janeiro crescia rapidamente em fins do século XIX, devido ao aumento do fluxo de imigrantes e o crescente número de alforrias concedidas aos negros, o que levou as autoridades municipais a considerarem que, “em lugar do crescimento natural, desordenado, espontâneo, o crescimento [deveria ser] racional e sistemático”. (BENCHIMOL, 1992, p. 209).

Grosso modo, a transformação da cidade do Rio de Janeiro, no início do século XX, pautou-se pela remodelação e saneamento da cidade, pela campanha de vacinação, estruturação e modernização do porto, o movimento comercial do próprio porto, pela construção de amplas avenidas (como, por exemplo, a Avenida Central), na política do “bota abaixo”, ou seja, por um plano geral de melhoramentos urbanos e, como resultado, os deserdados da cidade renovada.

A proposta de Pereira Passos para o Rio de Janeiro era a de estabelecer uma “identidade nacional”, condenando a cidade herdada, egressa do período colonial, ao passado e esquecimento, de modo que a nova cidade a surgir fosse baseada nos valores, principalmente os da sociedade francesa, isto é, branca, europeia, republicana e “moderna”. Segundo Eloísa Petti Pinheiro (1998, p.10):

O fato é que o processo se leva a cabo de forma ditatorial e Pereira Passos não mede esforços e nem se intimida diante das críticas recebidas e dos ataques dos insatisfeitos com suas ações. São quatro anos para transformar a cidade colonial numa cidade moderna. Com seus poderes destrói e reconstrói a cidade a sua vontade. Como em Paris, por trás de toda esta

movimentação podemos encontrar também a intenção de inibir possíveis manifestações populares. Também no Rio, nas entrelinhas do discurso da modernidade e da higiene, existe a preocupação de uma revolta social e inclui em seus planos de eficiência, saúde e beleza, planos de natureza e a decisão de retirar o proletariado do Centro e devolvê-lo à burguesia para seu desfrute, renovado e valorizado (...). Em Paris Haussmann ataca a era das revoluções contra revolucionário atacando os baluartes da classe trabalhadora. No Rio, Pereira Passos golpeia a tradição da sociedade da casa grande e dos sobrados atacando os baluartes de um ambiente de cultura afro brasileira.

Os argumentos de segurança e de higiene também foram utilizados no “bota abaixo” de muitos edifícios. De certo modo, a “Reforma Passos” aconteceu devido à ação conjunta dos governos Federal e do Distrito Federal. Esse processo de intervenção constituiu o início de uma nova etapa modernizante; mais do que uma grande melhoria na paisagem urbana e na vida social, está presente a questão da imagem da cidade burguesa (PINHEIRO, 2011, p. 126).

Segundo Simões Junior (2009, p. s/n), a diferença entre São Paulo e o Rio de Janeiro acontece porque a primeira manteve um distanciamento explícito do ideário haussmanniano. A presença do urbanista Victor da Silva Freire, então diretor de obras, possibilitou direcionar o projeto urbano de modernização da capital paulista baseado, muito mais, nas ideias anglo-saxônicas do que nas francesas; seu referencial teórico estava alinhado ao de Camillo Sitte e Raymond Unwin e a experiências norte-americanas. Freire conseguiu argumentar e vencer a elite paulistana na preservação do centro histórico e, ao seu redor foram propostos circuitos viários em conexão com bairros periféricos. Projetou e executou dois parques na região central da cidade, com a colaboração do urbanista francês Joseph Bouvard.

A São Paulo do final do século XIX já dava sinais da grande metrópole que se tornaria. Naquele momento, o estado paulista começou a ganhar destaque como polo econômico e industrial. A imigração e a abertura de inúmeras indústrias levaram a cidade de São Paulo a passar por um intenso processo de transformação

e crescimento, tornando-se um centro urbano consolidado, em razão da concentração populacional e das atividades econômicas. O crescimento econômico, associado à nova ordem política – a República – e social – abolição da escravidão e imigração – brasileira, “culminou com significativo crescimento populacional da cidade e, por consequência, com a expansão de sua dimensão física, gerando uma estrutura político-econômica mais complexa”. (COSTA, 2003, p. 58).

Em São Paulo, o processo de intervenção aconteceu de modo bem diferente; enquanto no Rio de Janeiro podemos falar de uma reforma de conjunto, em São Paulo a análise deve ser estruturada em momentos, em três momentos distintos.

O primeiro plano para São Paulo, em fins do século XIX, tinha como engenheiro responsável Adolfo Augusto Pinto. Seu pensamento voltava-se para as questões de saneamento público, ou seja, a condição higiênica da cidade. Para Segawa (2004, p. 48), “Adolfo Augusto Pinto propugnava numa visão salubrista da cidade – coerente com a sua formação de engenheiro e empenhado no setor de abastecimento e canalização de esgoto, num pensamento imbuído no espírito positivista da época”.

Na primeira década do século XX, alguns profissionais iriam propor intervenções no tecido urbano da cidade de São Paulo. Alexandre de Albuquerque foi um deles. Ele propôs três amplas avenidas, adotando o esquema utilizado por Haussmann em Paris. O plano conhecido como Projeto Freire-Guilhem apresentava, de modo geral, a “construção de um viaduto em alvenaria ligando a Praça Antônio Prado ao Largo do Paissandu, o alargamento da Travessa do Grande Hotel (atual Miguel Couto) e um futuro ajardinamento da Várzea do Carmo” (SEGAWA, 2004, p. 79). O plano elaborado por Samuel das Neves estabelecia uma série de aberturas de praças e ruas, de alargamento de vias, pontes e viadutos. Por fim, o plano Bouvard, constituído por uma série de princípios e conceitos, então vigentes no planejamento europeu. Todos esses projetos que integram o segundo mo-

mento ajudaram a fomentar as discussões acerca da modernização do espaço urbano de São Paulo, pois muitas das propostas sequer saíram do papel, mas a proposta de Bouvard foi a que melhor direcionou para um “estágio de equilíbrio”.

O terceiro momento caracteriza-se pelos loteamentos afastados do núcleo urbano de São Paulo. As chácaras e os novos bairros orientaram a expansão urbana “ao sabor da especulação, onde eram abertos loteamentos separados do núcleo urbano por vazios que seriam preenchidos gradualmente, conforme a infraestrutura implantada e as conveniências especulativas”. (SEGAWA, 2004, p. 109).

É necessário ressaltar que, em todos os projetos, a questão da salubridade urbana era uma preocupação constante. Entretanto, os planos e os melhoramentos apresentavam caráter pontual, com extensão e profundidade limitadas, ou seja, “o foco central estava na função que a cidade adquiriu no País. Nesse sentido, seu planejamento foi muito mais administrativo-legislativo do que físico”. (COSTA, 2003, p. 73).

Essas considerações mostram que, para o governante, o que importava era o registro de sua gestão, a marca da perpetuidade de sua intervenção na paisagem urbana. Quando Ana Luiza Martins analisou os símbolos urbanos nas cidades paulistas, entre o final do século XIX e início do século XX, considerou que o espaço urbano, naquele momento, aparecia como “instrumento de aplicação do capital de uma oligarquia enriquecida com o café [no caso do Brasil] e local de exercício da civilidade que tal grupo pretendia” (MARTINS, 1994, p. 185).

A CONSTRUÇÃO DA CIDADE BURGUESA EM FRANCA-SP

Eloísa Petti Pinheiro, em seu livro “Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos”, no qual analisa as reformas urbanas de Paris, Rio de Janeiro e Salvador, revela que são grandes as mudanças que se materializam nessas cidades em razão da industrialização, do acúmulo de capital e das novas fun-

ções do mercado internacional. Como resultado, segundo a autora, novos símbolos passam a compor a paisagem urbana; entre eles, destaca-se a ferrovia (PINHEIRO, 2011, p. 37).

Franca é fundada como Freguesia da Vila de Mogi Mirim em 1804. Seu desenvolvimento foi lento e gradual até 1887, quando a Companhia de Estradas de Ferro Mogiana chegou à cidade. A partir desse momento, a relação urbano-rural passou por uma drástica mudança, pois o espaço urbano de Franca foi reconfigurado pelas transformações modernas promovidas pelos produtores de café. A ferrovia, como afirma Pinheiro, tornou-se o novo símbolo da paisagem urbana (PINHEIRO, 2011, p. 37), o elemento de (des)articulação do espaço urbano.

Até 1880, aproximadamente, Franca permaneceu em estado lastimável de pobreza e estagnação: não possuía edifício escolar, os animais viviam soltos pelas ruas em companhia dos pedestres, não havia distribuição de água, matadouro e luz. As ruas eram esburacadas, sujas e lamacentas. Segundo o jornal, *O Nono Districto*, de 22 de abril de 1882, “a cidade de Franca está material como intelectualmente atrasadíssima. Não tem mercado, não tem matadouro, não tem chafarizes, não tem largos arborizados, não tem ruas, não tem nada”³.

A chegada da ferrovia e o aumento contínuo da produção de café, em fins do século XIX, transformaram a cidade. Nesse momento, a elite cafeicultora buscava na cidade seu endereço, dinâmica recorrente em todo o estado. Segundo Bentivoglio, no ano de 1900, o número de habitantes de Franca era de 18.636; em 1910, esse número subiu para 29.000 habitantes; em 1920, registravam-se 35.214 (BENTIVOGLIO, 1996, p. 81), o que denota um processo de adensamento populacional, fruto da nova conjuntura econômica, política e social.

Com a migração da população rural para a cidade, os moradores mais abastados passaram a exigir da municipalidade infraestruturas: calçamento das

³ Jornal *O Nono Districto*, 22 de abril de 1882; Arquivo Histórico Municipal “Capitão Hipólito Antônio Pinheiro” – Franca (SP).

ruas, água encanada, rede de esgoto, iluminação elétrica, telefonia, jardins, teatros e hotéis. Momento oportuno para a administração local realizar melhoramentos urbanos, pois contava com o apoio da opinião pública. Circular, sanear e embelezar eram as ideias centrais presentes nos discursos que justificavam as intervenções nos espaços construídos de então, embora não fossem as únicas. Os sinais dos melhoramentos urbanos foram evidenciados pelo jornal *Tribuna da Franca* de 25 de dezembro de 1903:

Sempre em vias de progresso cada vez mais crescente, vemos esta bella cidade dia a dia arrear-se de novas galas e pompas; dia a dia observamos que um novo melhoramento se introduz em seo seio e que, em vez de continuar a ser, como antigamente, um soturno e estéril “banco de areia”, a Franca está conquistando garbosamente seguros elementos promissores de ser, em futuro não muito remoto, um verdadeiro édem paulista, um aprazível ninho de encantos poéticos⁴.

É necessário destacar que Franca, segundo Fransérgio Follis, ao contrário das grandes e médias cidades, não contou com nenhum plano de reforma urbana; a modernização da cidade aconteceu de forma gradativa, devido à ação contínua da Câmara e Prefeitura que, por meio da elaboração e aplicação de leis municipais, aos poucos, foram auxiliando a transformação da antiga vila do século XIX, marcada por uma feição ainda colonial, em uma cidade moderna, burguesa (FOLLIS, 2004, p. 38). O poder público local tinha poucas condições financeiras para a dotação de melhorias na cidade; a responsabilidade maior ficou a cargo dos cafeicultores (BENTIVOGLIO, 1997, p. 131-132).

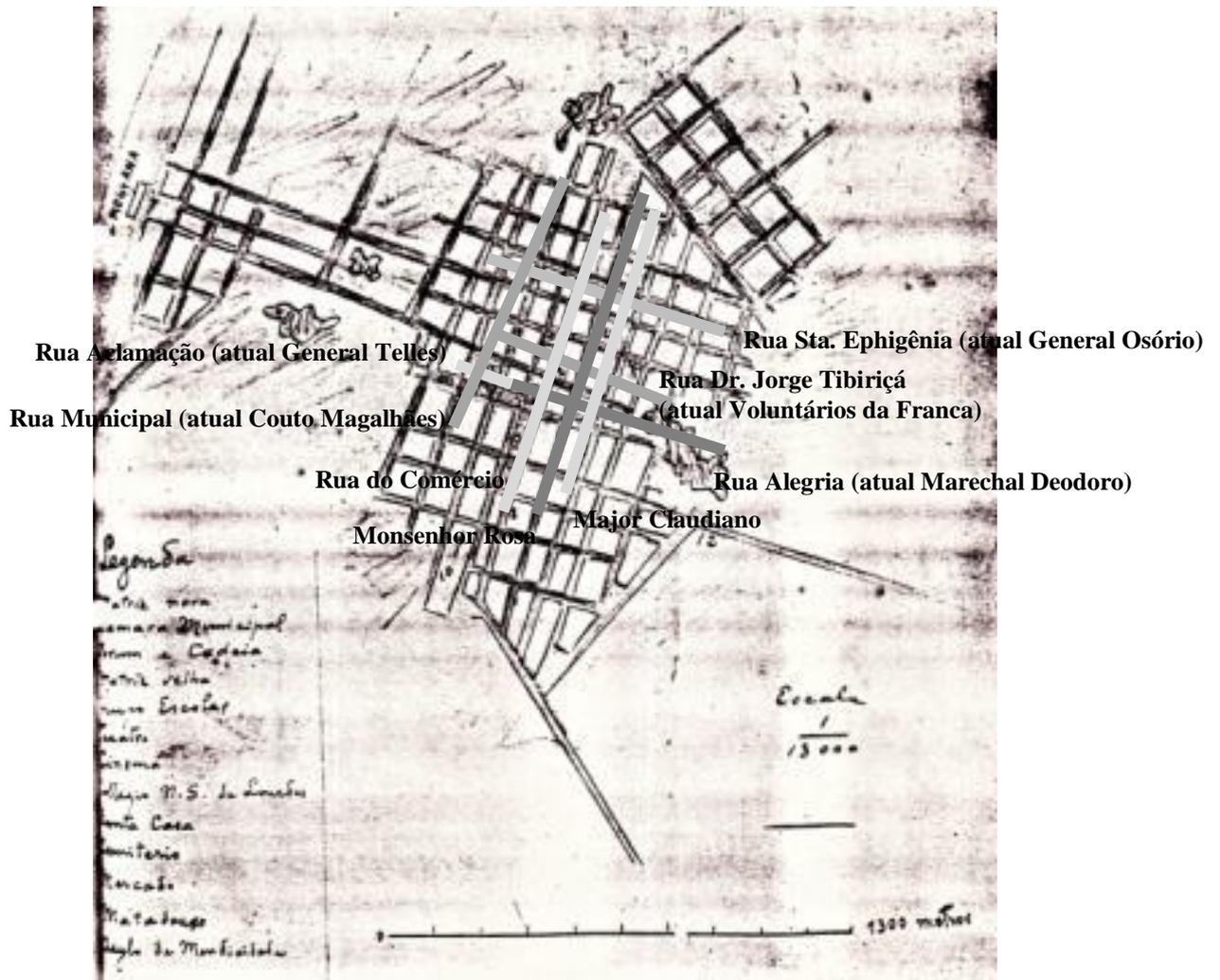
A partir de 1890, os administradores municipais começaram a interferir no espaço urbano de Franca, de maneira contundente, na tentativa de adequá-lo às

⁴ Jornal *Tribuna da Franca*, 25 de dezembro de 1903; Arquivo Histórico Municipal “Capitão Hipólito Antônio Pinheiro” – Franca (SP).

novas condições econômicas e políticas. Uma das primeiras medidas foi a aprovação, pela Câmara Municipal, do perímetro urbano em 1899. Isso significou a necessidade de a municipalidade planejar e fiscalizar o processo de urbanização em curso.

A ideia de circulação pautada pela racionalização e alinhamento das vias pode ser observada em Franca, quando o poder público, em 1893, aprovou o alargamento da Rua Aclamação, atual General Telles, e da Rua Alegria, atual Marechal Deodoro, mediante a retirada de 2,50 metros de cada lado da Praça Barão da Franca. Nesse processo de alinhamento viário do Centro de Franca, Follis afirma que, no ano de 1893, a Câmara Municipal aprovou mais duas reformas no traçado urbano da área central: a desapropriação de uma pequena casa localizada na Rua Municipal, hoje Couto Magalhães, já que estava impedindo o prolongamento de uma nova via até o Córrego dos Bagres; e o alargamento da Rua do Comércio, no trecho em que ela se estreitava. Em 1895, o intendente municipal foi autorizado a pagar uma indenização pela desapropriação de uma casa desalinhada na Rua Santa Efigênia. Anos mais tarde, em 1924, as Comissões de Obras e Finanças da Câmara Municipal aprovaram a solicitação de moradores para alargar a Rua Dr. Jorge Tibiriçá, atual Voluntários da Franca, junto à lateral da praça Nossa Senhora da Conceição, entre as ruas Major Claudiano e Monsenhor Rosa (FOLLIS, 2004, p. 55-56), como se pode observar na figura a seguir (Figura 1).

Figura 1: Destaque para as vias alargadas na cidade de Franca entre 1893 e 1924 (Ruas Aclamação, Municipal, do Comércio, Major Claudiano, Monsenhor Rosa, Santa Ephigênia, Dr. Jorge Tibiriçá e Alegria) no esboço da planta da cidade Franca de 1912.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal

“Capitão Hipólito Antônio Pinheiro” – Franca (SP).

A preocupação com a insalubridade da cidade foi constante, pois doenças e epidemias, de tempos em tempos, geravam transtornos e mortes na cidade. O jornal *Tribuna da Franca*, de 09 de novembro de 1905, descreve tal conjuntura:

Entramos em plena estação calmosa, epocha em que, todos os annos e por toda parte, as epidemias apparecem com mais intensidade. A nossa Franca é uma das cidades que menos têm soffrido neste sentido, devido tão somente as suas optimas condições climáticas e invejável topographia, que nos offerecem a melhor garantia á salubridade pública. Isto não quer dizer, porém, que nos descuidemos dos mais comesinhos preceitos de hygiene... e tanto mais é de urgência a observância estricta de boa hygiene, quanto é sabido que a Franca de hoje não é certamente a mesma de 8-10 annos antes. A sua população quase tem dobrado neste último decennio, como tem dobrado o seu movimento de vida commercial e social tornando mais compacto o agrupamento das casas. Tudo isto está a exigir maiores cuidados de hygiene para garantir a salubridade publica; eis porque vimos hoje especialmente chamar a vistas do digno Sr. Intendente em exercício para um dos mais importantes dos ramos de serviço – a limpeza pública, que é, todo o mundo o sabe, a pedra angular do grande edificio da Hygiene⁵.

De acordo com o jornal, a hygiene pública passou a ser um dos serviços mais importantes. Outro problema higiênico, segundo Follis, enfrentado pela municipalidade, era o escoamento das chamadas “águas servidas”, pois a conexão dos edificios à rede de esgoto só aconteceria a partir da década de 1910, assim mesmo de maneira lenta e parcial (FOLLIS, 2004, p. 68), como analisaremos a seguir.

A presença de médicos higienistas e engenheiros sanitários, como já mencionado anteriormente, adquiriu grande importância nas cidades em processo de reforma urbana. Franca contou com a presença do médico baiano José Luiz dos Santos Pereira, que, em 1896, foi eleito vereador e escolhido pela Câmara para exercer a função de intendente do município, cargo equivalente, hoje, ao de prefeito. Esses técnicos do saber erudito passaram a circular pelo cenário político das cidades, o que significa que foi atribuído aos médicos e engenheiros poderes de

⁵ Jornal *Tribuna da Franca*, 09 de novembro de 1905; Arquivo Histórico Municipal “Capitão Hipólito Antônio Pinheiro” – Franca (SP).

julgar e decidir medidas a serem tomadas em relação às condições de salubridade das cidades, medidas muitas vezes arbitrárias e preconceituosas, pois a higiene do espaço urbano acabou se confundindo com a higiene social.

Nesse contexto, o urbanismo surgiu como disciplina no século XIX, mas, trouxe consigo, termos e conceitos da área da saúde, da anatomia, da biologia. O discurso médico era frequentemente utilizado para nomear componentes da cidade e na conceituação de técnicas de análise e intervenção do urbanismo. Todo esse vocabulário vinculava-se a um ideário “funcionalista e orgânico de cidade, no qual são centrais o conceito de evolução, a noção de articulação harmônica entre as diferentes partes de um todo e preocupações de ordem sanitária”. (GUNN; CORREIA, 2001, p. 232).

As intervenções de alinhamento das vias e da condição de insalubridade na cidade de Franca proporcionaram o processo de embelezamento; praças, jardins e novas construções favoreceram a concepção do aburguesamento da cidade, conformando uma nova realidade, bem mais agradável aos anseios e interesses dos homens ricos da cidade. O jornal *Comércio da Franca* de 11 de dezembro de 1920 assim expõe os novos ares modernizantes da cidade:

Hoje tudo mudou. Se a natureza não dá saltos, o homem, quando bem orientado, os dá na concepção e execução das suas obras. Da ruínia dos par-dieiros arrasados pela picareta do progresso, brotam, como tocados pela varinha mágica de uma fada protectora, bellos palacetes que attestam o gosto escultural dos francanos. A cidade se transformou e se transforma dia a dia, vestindo-se de uma roupagem cada vez mais bella. É que mãos sábias e vigorosas guiam os seus destinos, collocando acima de tudo o embelezamento local, animando a iniciativa particular, chamando sobre nós a atenção dos poderes do Estado, zelando pela hygiene e saúde pública, e tornando reaes as obras públicas...⁶

⁶ Jornal *Comércio da Franca*, 11 de dezembro de 1920; Arquivo Histórico Municipal “Capitão Hipólito Antônio Pinheiro” – Franca (SP).

Até o ano de 1906, o Largo da Matriz era apenas um extenso descampado. Nesse ano, foram contratados os serviços do Sr. Paulo Motta para dotar o largo de uma praça representativa da sociedade abastada de Franca – a Praça Nossa Senhora da Conceição, inaugurada em 15 de novembro de 1909, com caminhos curvilíneos, arbustos pitorescos e um coreto, como se pode observar na Figura 2.

Figura 2: Largo da Matriz em 1909.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal
“Capitão Hipólito Antônio Pinheiro” – Franca (SP).

Em 1927, “o poder municipal autorizou o início de uma obra que transformaria radicalmente a paisagística do local, com a demolição do antigo jardim e o ajardinamento do largo em toda a sua extensão”. (FOLLIS, 2004, p. 87). A praça recebeu um novo traçado, a iluminação foi modernizada (Figura 3) e o projeto paisagístico foi elaborado pelo arquiteto francês J. E. Chauvière (FERREIRA, 1983, p. 52).

Figura 3: Largo da Matriz transformado em Praça Nossa Senhora da Conceição, em 1927.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal
“Capitão Hipólito Antônio Pinheiro” – Franca (SP).

Em nome da higiene, o Poder Público de Franca passou a promulgar uma série de normas, solicitações e restrições em busca de melhoria na qualidade de vida da cidade, entre as quais a formação de uma comissão constituída por uma junta médica; investimento de verba pública para a construção de um novo mercado e matadouro; proibição de criar animais no interior da cidade; organização do serviço de limpeza; estruturação das redes de água e esgoto; elaboração de um Código Municipal (1910) mais detalhado em relação às regras de higiene e a fiscalização rigorosa do cumprimento das regras. É a preocupação com a saúde física da cidade, mais precisamente o policiamento dos hábitos promíscuos dos moradores francanos.

A visão da classe dominante de Franca era clara quanto ao tipo de cidade que estava sendo reconstruída. A constituição de uma cidade “embelezada” pas-

sava pela substituição dos antigos prédios do período colonial e imperial por edifícios modernos, representativos da arquitetura eclética em difusão na época. O *Tribuna da Franca*, assim relatou esse progresso material da cidade:

A nossa velha Franca é cidade decididamente prospera. Não se alinha Ella na lista das “urbs” decadentes nem mesmo estacionarias e, sim, de franco florescimento. Por toda a parte se erguem palacetes que vão a pouco e pouco enfeitando as suas ruas, enchendo os claros de onde desaparecem os velhos muros centenários de terra pelada. As suas ruas vão sendo forradas de paralelepipedos; construções de moderno gosto architectonico chamam aqui e ali a attenção dos forasteiros despreocupados⁷.

Entre as construções de “moderno gosto architectonico” estão o Hotel Francano (Figura 4) e o Teatro Santa Maria (Figura 5). Segundo Fransérgio Follis, a idealização de uma Franca moderna, ornamentada por um imponente e luxuoso teatro e um monumental hotel levou o poder municipal a conceder vários privilégios à iniciativa privada. Assim, “a construção das mais expressivas edificações a evidenciar a riqueza e o esplendor da *Belle Époque* francana ficaria a cargo da abastada classe dominante local”. (FOLLIS, 2004, p. 99). Sobre o Hotel Francano, o jornal *Tribuna da Franca* de 11 de março de 1928 apresenta o seguinte teor:

O “Hotel Francano Sociedade Anonyma” é já um facto consumado. Pelas informações que obtivemos de pessoa ligada àquella grande empresa, as obras terão início em breves dias, o que quer dizer que, em tempo não muito largo teremos o prazer de contemplar na Praça Barão do Rio Branco (Largo da Misericórdia) o bello edifício do novo hotel, ostentando as suas quatro magestosas fachadas á admiração dos nossos visitantes. Como já aqui dissemos, o adensamento da nossa urbs resentia-se por demais dessa

⁷ Jornal *Tribuna da Franca*, 11 de março de 1937; Arquivo Histórico Municipal “Capitão Hipólito Antônio Pinheiro” – Franca (SP).

sensível lacuna, um moderno hotel, onde os nossos hospedes viessem encontrar os necessários conforto e hygiene⁸.

Figura 4: Hotel Francano em 1954.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal
“Capitão Hipólito Antônio Pinheiro” – Franca (SP).

O Hotel Francano tornou-se um importante símbolo da modernização do tecido urbano da região central de Franca; índice e marco referencial de uma época em que o progresso foi configurado e delineado pela pujança econômica cafeeira. Ele enfrentou, nos anos após sua inauguração (1928), todo tipo de problemas: falência em 1930, bens leiloados e arrematados, e descaso durante os anos de 1960 e 1970. Entretanto, o Hotel era signo de requinte, conforto e elegância:

Em seu pavimento superior havia 34 quartos, um grande terraço com bar ao ar livre além de um grande salão de reuniões. No primeiro pavimento havia 18 quartos, uma barbearia, um grande salão de jantar, a lavanderia, um bar, copa anexa à cozinha com despensa e frigorífero, uma rouparia, o

⁸ Jornal *Tribuna da Franca*, 11 de março de 1928; Arquivo Histórico Municipal “Capitão Hipólito Antônio Pinheiro” – Franca (SP). O Hotel foi inaugurado no ano de 1929 e infelizmente demolido em 1981.

Salão Nobre de Festas – o famoso Salão Rosa -, o Salão dos viajantes e o grande hall. (BENTIVOGLIO, 1996, p. 85).

Figura 5: Teatro Santa Maria em 1935.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal
“Capitão Hipólito Antônio Pinheiro” – Franca (SP).

É recorrente nessa época o uso do termo “melhoramentos” nesse processo que abarca reformas urbanas. Segundo Maria Stella Bresciani, ele traduz o sentido de um “**modelo ideal de cidade moderna**, imagem que não se imobiliza numa dada representação, mas se desloca constantemente, acompanhando os sucessivos deslocamentos nas concepções de **cidade ideal**”. (BRESCIANI, 2001, p. 345, grifo nosso). A distribuição dos **melhoramentos urbanos**, guiada pelo interesse do capital, fez surgir na cidade um contraste acentuado entre o centro modernizado e “elegante” e a periferia desprovida das condições mínimas de infraestrutura.

Segundo Bentivoglio, na década de 1920, com a valorização gradativa do café e o desenvolvimento da cidade, foram traçados pela municipalidade três novos bairros em que a classe menos favorecida, excluída do Centro, foi se estabelecer: são eles a Vila Aparecida, Boa Vista ou Vila Nicácio e o Bairro Santos Dumont (Figura 6) (BENTIVOGLIO, 1996, p. 77).

A modernização da cidade de Franca, segundo Bentivoglio, limitou-se à esfera material. A mentalidade da população continuou a mesma por um bom tempo. A vinda para a cidade dos grandes proprietários de terras estabeleceu como necessidade básica a mudança nos costumes. A transformação dos hábitos para se adequarem à nova condição moderna da cidade foi, de certo modo, lenta e gradual (BENTIVOGLIO, 1996, p. 59).

A noção de melhoramentos urbanos pode ser identificada ou reconhecida por meio de intervenções singulares, isoladas na trama urbana, como aconteceu com a cidade de Franca, ou de intervenções articuladas a planos. Todavia, melhoramentos, como elucida Bresciani, são obras de remodelação para, de algum modo, intervir nos problemas herdados do passado, pois eles oferecem uma oportunidade única de organizar a cidade (BRESCIANI, 2001, p. 358).

Figura 6: Os novos bairros de Franca (Planta Geral de 1968).



Fonte: Arquivo Histórico Municipal

“Capitão Hipólito Antônio Pinheiro” – Franca (SP).

A instalação e manutenção dos melhoramentos urbanos na cidade acarretaram na implantação de um conjunto de impostos, caros, segundo Follis, o que inviabilizou que esses serviços atingissem as camadas mais pobres (FOLLIS, 2004,

p. 131). Nesse sentido, morar no Centro de Franca significava pagar um valor considerável de impostos, além de taxas referentes à instalação e manutenção dos serviços urbanos prestados. O não pagamento dos impostos levava a prefeitura a fazer a cobrança judicial. “Muitas vezes, a residência de proprietários sem recursos financeiros acabava sendo confiscada e leiloada pelo Poder Público”. (FOLLIS, 2004, p. 134).

As intervenções propostas e as várias imposições e tributos que preocupavam os cidadãos francanos, particularmente os da área central, contribuíram para a valorização dos imóveis e lotes dessa região e atuaram diretamente como força segregadora no processo de “higienização social”.

O espaço urbano de Franca foi controlado por um grupo abastado, imprimindo nas intervenções da cidade interesses nas soluções de infraestrutura propostas pelo poder público local. “Os interesses do capital determinaram a construção da paisagem urbana” (BENTIVOGLIO, 1996, p. 96), fato que acabou provocando a exclusão social dos antigos moradores da área central. Essa população excluída foi buscar na periferia, em bairros populares um tanto distantes do seu local de trabalho, seu novo endereço, sua nova moradia. Esses bairros receberam os excluídos sem infraestrutura. O jornal *O Alfinete*, de 07 de junho de 1925, esboça um pouco dessa realidade:

Franca é uma cidade de perímetro muito extenso relativamente à população, vemos grandes terrenos na zona central sem nenhuma construção e entretanto, se cogita em edificar em localidades muito distantes. Vamos observar um pouco os inconvenientes: em primeiro lugar a classe pobre e trabalhadora é obrigada a residir muito longe e daí a dificuldade de locomoção, em segundo lugar a dispeza enorme que acarreta a construção da rede de águas e esgotos do município o qual, muitas vezes é obrigado a suprimir essa rede nos lugares afastados a título de economia, em terceiro

a disseminação da luz elétrica, e finalmente a impossibilidade de se calçar a área toda⁹.

O processo de modernização da cidade de Franca resultou em drásticas mudanças nos aspectos físico e social; a cidade tornou-se palco de disputas entre carros, cavalos, pedestres, bicicletas e carroças; de alguma maneira, todos procuravam usufruir dos melhoramentos da cidade, gerando sérios transtornos. Segundo Bentivoglio, as ruas já não eram tranquilas como antigamente, o risco de acidentes era constante (BENTIVOGLIO, 1996, p. 77).

De espaço sagrado das festas, enterros, procissões e missas no século XX, a área do Centro de Franca tornou-se um espaço laico de socialização, de lazer e divertimento, de atividades mundanas. A presença frequente dos importantes cafeicultores e suas famílias fez “com que novos estabelecimentos voltados para o consumo de gêneros importados e para o lazer fossem surgindo” (BENTIVOGLIO, 1996, p. 57).

Nesse momento acentuaram-se ainda mais as diferenças entre o Centro e a periferia da cidade de Franca. O primeiro destinou-se às residências dos grandes produtores de café, sobrados, casas comerciais, enquanto, na periferia, ou abrigavam chácaras de alguns proprietários de pequeno e médio porte, ou as moradias das classes menos favorecidas. A classe pobre era identificada como “intrusa” na cidade burguesa e propagadora das imundícies e porcarias.

O enobrecimento da área central de Franca, para Bentivoglio (1996) e Follis (2004), foi resultado dos serviços de energia, iluminação elétrica, telefonia, calçamento das ruas, abastecimento de água e escoamento de esgoto. Todavia, o abastecimento de água nesse período em estudo constituiu o principal problema a ser resolvido, pelo fato de o Centro da cidade estar concentrado em uma região

⁹ Jornal *O Alfinete*, 07 de junho de 1925; Arquivo Histórico Municipal “Capitão Hipólito Antônio Pinheiro” – Franca (SP).

elevada e pela ausência de uma fonte de água próxima da cidade, o que gerou sérias dificuldades à implantação desse serviço público.

O primeiro serviço de fornecimento de água data de 1873, realizado por Joaquim Antônio Garcia, que construiu um viaduto com bicas de aroeira. Todavia, o processo para o abastecimento de água foi uma sucessão de petições e aprovações pela Câmara Municipal, que só resolveu o problema parcialmente em 1916. Segundo Follis, mesmo com o aumento das instalações, o fornecimento de água ainda continuou deficitário nos bairros afastados, privilegiando de certo modo somente o Centro (FOLLIS, 2004, p. 119).

Acerca da rede de esgotos, a área circunscrita no projeto inicial para receber esse melhoramento foi reduzida pela prefeitura e acabou beneficiando apenas o Centro e a Rua da Estação (atual Voluntários da Franca, já apresentada na Figura 1). Para o tratamento dos dejetos coletados, foi construída uma estação de tratamento em uma determinada chácara nas proximidades no núcleo urbano. Segundo o jornal a *Tribuna da Franca* de 18 de fevereiro de 1923, em janeiro de 1917, havia, em Franca, aproximadamente 634 prédios abastecidos com água e rede de esgotos, duzentos prédios abastecidos somente com água. Segundo o jornal do dia, nesse mesmo ano o número de edifícios urbanos já ultrapassava os 2000. Em 1923, a rede de esgotos da cidade passou a servir 736 prédios particulares. Nos anos 1930, os jornais locais já davam notícias quanto à preocupação com a água potável abastecida:

Indispensável se torna, pois, que as cogitações e estudos para um novo abastecimento de água sejam bem discutidos e ventilados, já quanto á quantidade do precioso líquido, já quanto á sua qualidade. Si duvidas pairam, agora, sobre a qualidade do elemento que nos desaltera, que o futuro fornecimento seja de inteira potabilidade, evitando assim os riscos de prováveis epidemias oriundas do uso de água poluída. Si a sua escassez se faz

sentir com graves consequências para a saúde pública, que a sua qualidade ou volume seja cinco ou seis vezes maior que o actual fornecimento¹⁰.

Segundo Bentivoglio, a divisão social do trabalho e a classe tradicional foram as responsáveis pela ocupação espacial diferenciada. A distribuição dos moradores pelo tecido urbano de Franca aconteceu segundo os interesses dessa divisão social. Grandes proprietários, políticos e importantes comerciantes, enfim, a “elite político-econômica” local ficou com os espaços privilegiados na região central, próximos à Matriz ou em locais devidamente escolhidos. Os demais, a classe menos favorecida, ocuparam as áreas periféricas da área central e as baixadas, sem possibilidade de escolher o lote (BENTIVOGLIO, 1996, p. 58).

Tentando pontuar esse discurso, a cidade, naquele momento, como bem observa Ana Luiza Martins ao analisar os símbolos urbanos das cidades paulistas, ainda que fosse um modesto núcleo urbano, tornava-se um espaço privilegiado do exercício de toda essa transição, delineando outros pontos de convívio além da Igreja, edificando monumentos laicos, favorecendo o surgimento de novos grupos sociais, contemplando diversos projetos, seja na área de melhoramentos urbanos, seja na cultural, em clara consonância com o pensamento liberal. O *aformoseamento* da cidade, termo frequentemente empregado pelas municipalidades – como Franca, que também o empregou – e que possui conotações que convergem com os pressupostos de melhoramentos, serviu de justificativa para o remodelamento da cidade. Aformoseamento das praças, largos, ruas e edificações, introduziu na cidade uma nova vestimenta, configurando uma imagem de cidade moderna, em progresso. No entanto, o aformoseamento ficou restrito, em muitos casos, apenas à aparência, “nas fachadas, assentado sobre uma infraestrutura precária que encobria as mazelas urbanas, denunciada por odores fétidos de águas

¹⁰Jornal *Tribuna da Franca*, 06 de novembro de 1936; Arquivo Histórico Municipal “Capitão Hipólito Antônio Pinheiro” – Franca (SP).

estagnadas, córregos que atravessavam a cidade e recebiam seus detritos, epidemias que rondavam e dizimavam a população” (MARTINS, 1994, p. 185).

A trajetória urbana de Franca, em sua particularidade, assume importância nos estudos urbanos, não por ser mais um caso de renovação urbana, mas por descortinar a movimentação dos personagens, os conflitos e interesses envolvidos na transformação de uma pequena cidade do interior paulista durante a Primeira República.

CONCLUSÃO

Para procurar entender o que era uma cidade moderna na virada do século XIX para o século XX e quais os parâmetros assumidos no Brasil, tornou-se prudente buscar respostas no processo de intervenção na cidade de Paris, dirigida pelo prefeito Haussmann, durante parte do século XIX, e na forma como essa reforma marcou, direta ou indiretamente, a urbanística nacional. A análise da reforma urbana de Paris nos auxiliou a entender que uma cidade burguesa deveria ser pautada por um ideal, composto pela racionalização do espaço urbano, higienização e por melhoramentos ou embelezamento da cidade; isso significava que para uma cidade ser moderna e civilizada era necessário que fosse salubre.

No Brasil, quando analisamos apenas dois casos, observamos que, no Rio de Janeiro, o ideal haussmanniano foi uma forte referência na grande reforma urbanística idealizada por Pereira Passos. São Paulo também passou por mudanças no seu tecido urbano, todavia, a referência às reformas de Paris não foi imediata.

A transformação de uma cidade não se faz apenas pela referência a um paradigma, mas, em grande parte, por um conjunto de discursos, legislações e práticas de uma determinada sociedade, que não se submete ao paradigma sem provocar significativas alterações. Não é possível afirmar que Franca tenha sido a ressonância dos feitos de Haussmann em Paris ou do que aconteceu em Viena, no Rio de Janeiro e em São Paulo. Entretanto, podemos considerar que Franca fez parte de um processo de modernização que estava sob a tutela de uma nova ordem política (República), econômica (capitalismo) e social (burguesa e elitista).

A classe dominante francana, bem como os administradores municipais, que se confundiam com a classe dominante, investiram grande quantidade de dinheiro na formação da cidade burguesa. Enquanto isso, a classe menos favorecida foi realocada na cidade e passou a sofrer por falta constante de infraestrutura.

O estudo acerca do aburguesamento de Franca entre os anos de 1890 e 1930 procurou expor as particularidades da paisagem local, além de conformar as estruturas social e física. E, nesse sentido, Franca assume importância, quando expressa uma lógica, quando todos os seus elementos urbanos, como edifícios, traçados de ruas, novos bairros, bem como os interesses sociais e econômicos locais, entre outros aspectos, são marcas visíveis do processo de modernização do seu espaço urbano.

REFERÊNCIAS

BENEVOLO, Leonardo. *História da arquitetura moderna*. Tradução: Ana M. Goldberger. 3 ed. São Paulo: PERSPECTIVA, 2001.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann tropical: A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

BENTIVOGLIO, Júlio César. *Trajetória urbana de Franca: Centro (1805-1995)*. Franca: Prefeitura Municipal: Fundação Municipal “Mário de Andrade”, 1996.

BENTIVOGLIO, Júlio César. *Igreja e urbanização em Franca: século XIX*. Franca: UNESP-FHDSS: Amazonas Prod. Calçados S/A, 1997.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. *Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza*. 7 ed. São Paulo: editora brasiliense, 1982.

BRESCIANI, Maria Stella. Melhoramentos entre intervenções e projetos estéticos: São Paulo (1850-1950). In: BRESCIANI, Maria Stella (org.). *Palavras da Cidade*. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, p. 343-366.

- CALABI, Donatella. *História do urbanismo europeu: questões, instrumentos, casos exemplares*. Tradução: Marisa Barba e Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2012.
- CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- COSTA, Luiz Augusto Maia. *O ideário urbano paulista na virada do século – o engenheiro Theodoro Sampaio e as questões territoriais e urbanas modernas (1886-1903)*. São Carlos: RIMA, Fapesp, 2003.
- FERREIRA, Mauro. *Franca, itinerário urbano*. São Paulo: Laboratório das Artes, 1983.
- FOLLIS, Fransérgio. *Modernização urbana na Belle Époque paulista*. São Paulo: Editora UNESP, 2004.
- GUNN, Philip; CORREIA, Telma de Barros. 2001. O urbanismo: a medicina e a biologia nas palavras e imagens da cidade. In: BRESCIANI, Maria Stella (org.). *Palavras da Cidade*. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, p. 227-260.
- HAROUEL, Jean-Louis. *História do urbanismo*. Tradução: Ivone Salgado. Campinas: Papirus, 1990.
- HARVEY, David. *Cidades Rebeldes: do direito a cidade a revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- MARCHAND, Bernard. *Paris, histoire d'une Ville: XIXème – XXème siècle*. Paris: Éditions Seuil, 1993.
- MARTINS, Ana Luiza. 1994. *A invenção e/ou eleição dos símbolos urbanos: história e memória da cidade paulista*. In: BRESCIANI, Maria Stella (org.). *Imagens da cidade, séculos XIX e XX*. São Paulo: ANPUH/SÃO PAULO-MARCO ZERO/FAPESP, p. 177-190.
- PINHEIRO, Eloísa Petti. A “haussmannização” e sua difusão como modelo no Brasil. V SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO: “Cidades: temporalidades em confronto.” v. 5, n. 3, p. 1-18, 1998.
- PINHEIRO, Eloísa Petti. *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)*. 2 ed. Salvador: EDUFBA, 2011.

SAMBRICIO, Carlos. *Arcades in early nineteenth-century Madrid*. *Città&Storia*, Roma, V, n. 1, p. 159-181, gen-giu. 2010.

SEGAWA, Hugo. *Prelúdio da Metrópole: arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*. 2 ed. São Paulo: ATELIÊ EDITORIAL, 2004.

SCHORSKE, Carl. *Viena fin-de-siècle: Política e Cultura*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. *O ideário Haussmanniano e sua difusão no Brasil: os projetos urbanos para as capitais brasileiras no início da República*. XIII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL: planejamento e gestão do território: escalas, conflitos e incertezas. s/n, mai. 2009.