



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input checked="" type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

A construção da cidade burguesa em Franca (SP) entre os anos de 1890 - 1930

The construction of the bourgeois city in Franca (SP) between the years 1890 - 1930

La construcción de la ciudad burguesa en Franca (SP) entre los años de 1890 - 1930

PICCINATO JUNIOR, Dirceu (1)

(1) Doutorando, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, PUC-Campinas, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, POSURB, Campinas, SP, Brasil; email: piccinato.jr@gmail.com

A construção da cidade burguesa em Franca (SP) entre os anos de 1890 - 1930

The construction of the bougeois city in Franca (SP) between the years 1890 - 1930

La construcción de la ciudad burguesa en Franca (SP) entre los años de 1890 - 1930

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 cidade pequena do interior paulista assimilou, processou e se articulou diante da modernização em difusão.

PALAVRAS-CHAVE: aburguesamento da cidade, melhoramentos urbanos, modernidade, progresso

ABSTRACT

*From time to time, the processes of the historic production of urban space emerge in the scenario of researches 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 the first decades of the twentieth century the city of Franca, a small town back then, located in the state of São Paulo, underwent an intense process of modernization of its urban space, specifically in its central area, through many improvements. Apparently, what happened in Franca may be a *déjà vu* at first, however, the objective of the work is to explore and understand how a small town in the state of São Paulo assimilated, processed and articulated on the diffusing modernization.*

KEY-WORDS: gentrification of the city, urban improvements, modernity, progress

RESUMEN

*De vez en cuando, los procesos de la producción histórica del espacio urbano surge en el contexto de la investigación que busca aclarar nuevos aspectos, contextos y perspectivas de acuerdo con la necesidad de la concepción y la transformación del entorno urbano. Entre fines del siglo XIX y principios del siglo XX la ciudad de Franca, pequeña en el momento, que se encuentra en el estado de São Paulo, fue objeto de un intenso proceso de modernización de su espacio urbano, específicamente en la zona central a través de una serie de mejoras. Al parecer, lo que ocurrió en Franca al principio puede ser un *déjà vu*, sin embargo, el objetivo del trabajo es explorar y comprender cómo una pequeña ciudad del interior del estado São Paulo asimiló, procesó y se articuló en torno a la difusión de la modernización.*

PALABRAS-CLAVE: gentrificación de la ciudad, mejoras urbanas, modernidad, progreso

1 INTRODUÇÃO

A discussão a respeito da reforma urbana empreendida pelo então Prefeito 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 caráter inovador como referência de intervenção, de política, de estética e especialmente de paradigma.

O urbanismo de Haussmann, grosso modo, caracterizou-se por uma série de criações de uma vasta rede de grandes artérias que cortam indistintamente o tecido urbano de Paris, quer se observe nos bairros mais densos da área central ou nas zonas periféricas. Uma nova estrutura de bulevares, grandes avenidas e ruas largas foram sobrepostos à antiga trama, estabelecendo um forte vínculo entre as novas vias e as antigas. Paralelamente à reforma, o Prefeito adota uma política extremamente ativa e intensa com a finalidade de dotar Paris de novos equipamentos públicos. 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).

Este 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 exportado, mas sim como referência paradigmática, em maior ou em menor escala, para a construção da cidade burguesa no Brasil.

Ao analisar as reformas urbanas de Madrid na segunda metade do século XIX, Carlos Sambricio aponta três importantes momentos ou fatores 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 tornou-se objeto de interesse de especulação (SAMBRICIO, 2010, p: 164).

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

2 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, era muito claro quem era o inimigo, ou seja, aqueles que estavam do lado de fora da muralha lutando por

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 livre nossa)

novas conquistas. Com as mudanças econômicas – o capitalismo – e a nova ordem de trabalho, em razão da Segunda Revolução industrial, Paris passa a ter um adensamento populacional. Segundo Maria Stella M. Bresciani, de menos de 600.000 habitantes em 1789, Paris chega a 1857 com 1.226.980 habitantes; quinze anos depois, a sua população chega 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”.

Doenças, epidemias, roubos, assassinatos, ruas sujas e fétidas, água pestilenta e revoltas eram constantes em Paris. Segundo Leonardo Benévolo, o cerne dessa conjuntura era a situação política na 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”. (BENEVOLO, 2001, p: 96).

No ano de 1848, Luís Napoleão Bonaparte III sobe ao poder, tornando-se presidente da Segunda República. Em 1852, é proclamado imperador e é durante o Segundo Império que se observam o 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 torna-se prefeito do Sena e, nesse mesmo dia, anuncia 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).

Tanto Napoleão III, como o Barão Haussmann, observando a degradante condição urbana de Paris, utilizam-se de uma política autoritária que tinha como objetivo solucionar os problemas com a segurança social e higiênica. Para Donatella Calabi, “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”. (CALABI, 2012, p: 170, grifo nosso).

A reforma urbana de Paris só foi possível devido a uma série de fatores favoráveis: 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 tornaram importante e exemplar a transformação da cidade.

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

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 e foi 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 intervenções propostas mudam a maneira de pensar a cidade, tomando como elemento principal e articulador a rua; com isso é criada uma rede viária composta por um tecido arquitetônico que destrói os bairros pestilentos e as vielas. Como consequência, expulsam a população moradora, com o intuito de melhorar a higiene e a circulação. A rua medieval é substituída pela rua do século XIX, os trechos irregulares e estreitos são transformados em um desenho regular, geométrico e amplo; isso significa o processo de aburguesamento da cidade, ou seja, a classe abastada passa a determinar os rumos do urbano, o que resulta na valorização da propriedade fundiária. Por excelência, “o espaço haussmanniano é o espaço público – a rua, o passeio, as praças -, o espaço da mobilidade”. (PINHEIRO, 2011, p: 77).

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 se proliferavam no espaço urbano sujo. Assim, argumentos como segurança e especialmente higiene foram justificativas para a desapropriação e derrubada de inúmeros quarteirões insalubres e locais de conspiração.

Esse paradigma urbano marcou direta e indiretamente muitas outras cidades, dentre as quais destacamos Anspach, em Bruxelas; a Cidade do México, no México; Buenos Aires, na Argentina, entre outras, e, no Brasil, apontamos para Belo Horizonte, Belém, Manaus, São Paulo e Rio de Janeiro – estas duas últimas serão a seguir analisadas –, além de inúmeras cidades de médio porte, como Santos e Campinas, por exemplo.

O Rio de Janeiro crescia rapidamente em fins do século XIX, devido ao aumento do fluxo de imigrantes e ao 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, além de campanha de vacinação, estruturação e modernização do porto, movimento comercial do próprio porto, construção de amplas avenidas (como, por exemplo, a avenida Central), política do “bota abaixo”, ou seja, por um plano geral de melhoramentos urbanos e, entre os resultados, encontram-se os deserdados da cidade renovada.

A São Paulo do final do século XIX dava sinais da grande metrópole que se tornaria. Nesse momento o Estado paulista começa 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. Esse crescimento econômico, associado às novas ordens política – a República – e social – abolição da escravidão e imigração – brasileiras, “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).

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. Na primeira década do século XX, alguns profissionais irão propor intervenções no tecido urbano da cidade de São Paulo. Alexandre de Albuquerque é um deles, depois foi o plano conhecido como Projeto Freire-Guilhem. Em seguida, houve o plano

de Samuel das Neves e, por fim, o plano Bouvard. Todos esses projetos que integram o segundo momento ajudaram a fomentar as discussões acerca da modernização do espaço urbano, pois muito do que foi proposto sequer foi construído. Mas foi a proposta de Bouvard a que mais se direcionou para um “estágio de equilíbrio”.

O terceiro momento caracteriza-se pelos loteamentos afastados do núcleo urbano de São Paulo. Essas chácaras e os novos bairros orientaram a expansão urbana da cidade “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).

O que deduzimos dessas considerações é que, para o governante, o que importava eram os registros, a marca da perpetuidade 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, ela constatou 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).

3 A CONSTRUÇÃO DA CIDADE BURGUESA EM FRANCA-SP

Elóisa 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 materializaram nessas cidades em razão da industrialização, do acúmulo de capital e das novas funções do mercado internacional. Como resultado, segundo a autora, novos símbolos passaram a compor a paisagem urbana, entre eles destaca-se a ferrovia (PINHEIRO, 2011, p: 37).

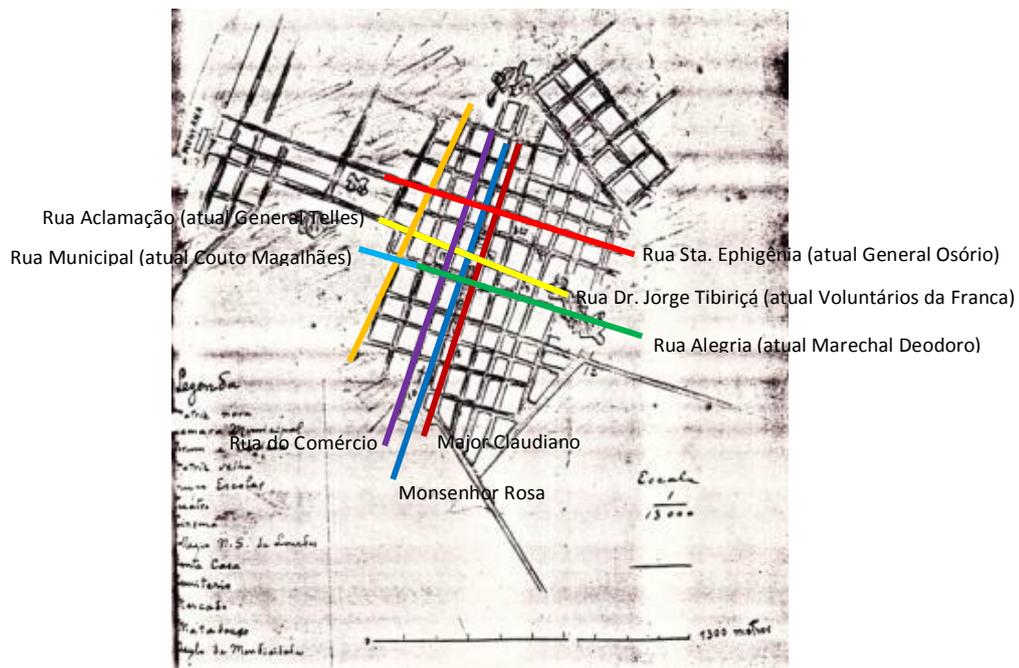
Franca é fundada como Freguesia da Vila de Mogi Mirim no ano de 1804. Seu desenvolvimento foi lento e gradual até o ano de 1887, quando a Companhia de Estradas de Ferro Mogiana chega à cidade. A partir desse momento, a relação urbano-rural passa por uma drástica mudança, pois o espaço urbano de Franca é reconfigurado pelas transformações modernas promovidas pelos produtores de café. A ferrovia, como afirma Pinheiro, torna-se o novo símbolo do urbano (PINHEIRO, 2011, p: 37). Esse símbolo torna-se o elemento de (des)articulação do espaço urbano.

A chegada da ferrovia e o aumento contínuo da produção de café em fins do século XIX transformaram a cidade, que foi ganhando importância, pois a proximidade do centro político e econômico vinha ao encontro dos interesses capitalistas. Nesse momento, a elite cafeicultora busca na cidade seu endereço. Segundo Bentivoglio, no ano de 1900 o número de habitantes de Franca era de 18.636; em 1910, esse número sobe para 29.000 habitantes; no ano de 1920, registram-se 35.214 habitantes (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 passam a exigir da municipalidade infraestruturas: calçamento das ruas, água encanada, rede de esgoto, iluminação elétrica, telefonia, jardins, teatros e hotéis. Momento oportuno para uma boa argumentação que conte com o apoio da opinião pública. Circular, sanear e embelezar são as ideias centrais, presentes nos discursos que justificam as intervenções nos espaços construídos, embora não sejam as únicas.

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 a mesma se encontrava estreita. No ano de 1895, o intendente municipal foi autorizado a pagar uma indenização pela desapropriação de uma casa que se encontrava desalinhada na Rua Santa Ephigênia. 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, 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 das 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).

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 da 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 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*, em

09 de novembro de 1905, descreve tal conjuntura: “a nossa Franca é uma das cidades que menos têm sofrido neste sentido, devido tão somente as suas optimas condições climáticas e invejável topographia (...). Isto não quer dizer, porém, que nos descuidemos dos mais comesinhos preceitos de hygiene...”³

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 homens ricos:

Da ruínia dos pardieiros arrasados pela picareta do progresso, brotam, como tocados pela varinha mágica de uma fada protectora, bellos palacetes que attestam o gosto esculptural 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 attenção dos poderes do Estado, zelando pela hygiene e saúde publica, e tornando reaes as obras publicas...⁴

Até o ano de 1906, o Largo da Matriz era apenas um extenso descampado. Neste 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. A Praça foi inaugurada em 15 de novembro de 1909, com caminhos curvilíneos, arbustos pitorescos e um coreto, como se pode observar na Figura 2.

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).

Figuras 2 e 3: Largo da Matriz em 1909 (Fig. 2), transformado em Praça Nossa Senhora da Conceição, em 1927 (Fig. 3).



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

Dentre 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).

³ Jornal *Tribuna da Franca*, 09 de novembro de 1905; Arquivo Histórico Municipal “Capitão Hipólito Antônio Pinheiro” – Franca (SP).

⁴ Jornal *Comércio da Franca*, 11 de dezembro de 1920; Arquivo Histórico Municipal “Capitão Hipólito Antônio Pinheiro” – Franca (SP).

Figura 4: Hotel Francano em 1954.



Figura 5: Teatro Santa Maria em 1935.



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

Como observamos, o espaço urbano de Franca foi controlado por um grupo abastado, imprimindo seus interesses nas intervenções da cidade e nas soluções infraestruturais 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*, em 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 toda.⁵

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. É recorrente nessa época o uso do termo “melhoramentos” no processo que abarca reformas urbanas. Segundo Maria Stella Bresciani, ele traduz o sentido de um “**modelo ideal de cidade moderna**”, imagem essa 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).

Na década de 1920, com a valorização gradativa do café e o desenvolvimento da cidade, ou seja, a valorização da terra urbana, foram traçados pela municipalidade três novos bairros em que a classe menos favorecida, excluída do Centro, foi estabelecer seu endereço; são eles a Vila Aparecida, Boa Vista ou Vila Nicácio e o Bairro Santos Dumont (Figura 6). Nos anos de 1950, surgiram ainda: Vila Nova, Exposição, Jardim Francano, Higienópolis, Raycos, Nossa Senhora de Fátima, Jardim Califórnia e a Vila Imperador (BENTIVOGLIO, 1996, p: 77).

⁵ Jornal *O Alfinete*, 07 de junho de 1925; Arquivo Histórico Municipal “Capitão Hipólito Antônio Pinheiro” – Franca (SP).

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 a implantação de um conjunto de impostos, caros, segundo Follis, o que inviabilizou que esses serviços atingissem as camadas mais pobres (FOLLIS, 2004, p: 131). Dessa forma, morar no Centro de Franca significava pagar um valor considerável de impostos, além de taxas referentes à instalação e manutenção dos serviços urbanos prestados.

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 área, e atuaram diretamente como forças segregadoras no processo de “higienização social” dos moradores mais pobres da cidade, uma vez que estes não tinham condições financeiras para permanecerem ou residirem no Centro e usufruírem dos melhoramentos urbanos realizados nessa região.

4 CONCLUSÃO

A transformação de uma cidade não se faz apenas pela influência ou referência de um modelo, mas, em grande parte, por um conjunto de discursos, legislações e práticas de uma determinada sociedade, e não se implanta um modelo sem provocar significativas alterações. Assim como aconteceu em Paris, Rio de Janeiro, São Paulo e diversas outras cidades, Franca fez parte de um processo de modernização que estava sob a tutela de uma nova ordem política (República), econômica (capitalismo) e social (elitista).

A classe dominante francana, 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 constantemente com uma infraestrutura deficitária.



O estudo acerca do aburguesamento de Franca entre os anos de 1890 e 1930 procurou expor as particularidades subjacentes da paisagem local, além de conformar a estruturação social e física. É nesse sentido que ela assume importância, quando expressa uma lógica, quando todos os signos urbanos, como edifícios, traçados de ruas, novos bairros, entre outros aspectos, são marcas visíveis da perpetuidade de um processo de modernização do espaço físico e dos próprios indivíduos.

REFERÊNCIAS

- BENEVOLO, L. *História da arquitetura moderna*. Tradução: Ana M. Goldberger. 3 ed. São Paulo: PERSPECTIVA, 2001.
- BENCHIMOL, J. L. *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, J. C. *Trajectoria urbana de Franca: Centro (1805-1995)*. Franca: Prefeitura Municipal: Fundação Municipal "Mário de Andrade", 1996.
- BENTIVOGLIO, J. C. *Igreja e urbanização em Franca: século XIX*. Franca: UNESP-FHDSS: Amazonas Prod. Calçados S/A, 1997.
- BRESCIANI, M. S. M. *Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza*. 7 ed. São Paulo: editora brasiliense, 1982.
- BRESCIANI, M. S. 2001. *Melhoramentos entre intervenções e projetos estéticos: São Paulo (1850-1950)*. In: BRESCIANI, M. S. (org.). *Palavras da Cidade*. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, p. 343-366.
- CALABI, D. *História do urbanismo europeu: questões, instrumentos, casos exemplares*. Tradução: Marisa Barba e Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2012.
- CHALHOUB, S. *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- COSTA, L. A. M. *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, M. Franca, itinerário urbano. São Paulo: Laboratório das Artes, 1983.
- FOLLIS, F. *Modernização urbana na Belle Époque paulista*. São Paulo: Editora UNESP, 2004.
- HAROUEL, J. L. *História do urbanismo*. Tradução: Ivone Salgado. Campinas: Papirus, 1990.
- MARTINS, A. L. 1994. *A invenção e/ou eleição dos símbolos urbanos: história e memória da cidade paulista*. In: BRESCIANI, M. S. (org.). *Imagens da cidade, séculos XIX e XX*. São Paulo: ANPUH/SÃO PAULO-MARCO ZERO/FAPESP, p. 177-190.
- PINHEIRO, E. P. 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, E. P. *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)*. 2 ed. Salvador: EDUFBA, 2011.
- SAMBRICIO, C. *Árcades in early nineteenth-century Madrid*. Città & Storia, Roma, V, n. 1, p. 159-181, gen-giu. 2010.
- SEGAWA, H. *Prelúdio da Metrópole: arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*. 2 ed. São Paulo: ATELÊ EDITORIAL, 2004.
- SIMÕES JUNIOR, J. G. *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.