



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|--|--|
| ☐ Ambiente e Sustentabilidade | ☒ Crítica, Documentação e Reflexão | ☐ Espaço Público e Cidadania |
| ☐ Habitação e Direito à Cidade | ☐ Infraestrutura e Mobilidade | ☐ Novos processos e novas tecnologias |
| ☐ Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

As *Gran Vías* espanholas e as grandes avenidas brasileiras: estudo da influência haussmanniana no urbanismo

The Spanish Gran Vías and the great Brazilian avenues: study of the Hausmannian influence in Urbanism

Las Gran Vías españolas y las grandes avenidas brasileñas: estudio de la influencia de Haussmann en Urbanismo

COSTA, Isadora Novaes Scheffler Barbosa (1)

(1) Mestranda, Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, UFBA, Salvador, BA, Brasil; email: isadorascheffler@gmail.com

As *Gran Vías* espanholas e as grandes avenidas brasileiras: estudo da influência haussmanniana no urbanismo

The Spanish Gran Vías and the great Brazilian avenues: study of the Hausmannian influence in Urbanism

Las Gran Vías españolas y las grandes avenidas brasileñas: estudio de la influencia de Haussmann en Urbanismo

RESUMO

O artigo propõe uma análise crítica acerca das intervenções e planos realizados em algumas cidades espanholas e brasileiras, tomando como ponto de partida a difusão do modelo Haussmanniano, em meados do século XIX. Através da análise das grandes avenidas, objetiva-se entender como o Plano de Reforma de Paris foi reproduzido e adaptado às necessidades locais de cada cidade e a importância dessas vias para o crescimento e desenvolvimento urbano.

PALAVRAS-CHAVE: Produção do espaço, morfologia urbana, influência europeia

ABSTRACT

The paper presents a critical analysis about the plans and interventions performed in some Spanish and Brazilian cities, taking as its starting point the diffusion of Hausmannian model in the mid-nineteenth century. Through the analysis of great avenues, the objective is to understand how the Reform Plan of Paris was reproduced and adapted to the local needs of each city and the importance of these pathways for growth and urban development.

KEY-WORDS: Production of space, urban morphology, European influence

RESUMEN

El artículo presenta un análisis crítico acerca de los planes y las intervenciones realizadas en algunas ciudades españolas y brasileñas, tomando como punto de partida la difusión del modelo de Hausmann en la mitad del siglo XIX. A través del análisis de las grandes avenidas, el objetivo es comprender cómo se reproduce y se adapta a las necesidades locales de cada ciudad y la importancia de estas vías para el crecimiento y el desarrollo urbano del Plan de Reforma de París.

PALABRAS-CLAVE: Producción de espacio, morfología urbana, la influencia europea

1 INTRODUÇÃO

Neste artigo¹, apresentam-se reflexões resultantes da pesquisa e análise de alguns planos de reforma posteriores ao plano de Paris, realizado pelo Barão de Haussmann. Este plano foi difundido pelo mundo como modelo de urbanismo para solucionar problemas de infraestrutura e crescimento das cidades, gerando desenvolvimento econômico, mas também conduzindo a exclusão e segregação social.

No final do século XIX e início do XX, cidades consolidadas receberam intervenções, principalmente, nos centros antigos, objetivando modernizá-las e trazer o progresso para suas sociedades. A esse respeito, destaca-se um trecho do artigo da arquiteta Glenda Peter (2007, s/p.) que afirma que “as transformações traziam consigo o desejo de que, a memória associada à cultura popular deveria ser extinta. A identidade desejada é à moda europeia e para isso, era preciso a consolidação das elites e a negação do povo”.

Uma das importantes características dessas intervenções era a aberturas de largas avenidas que redefiniam as cidades, indicando, inclusive, seu vetor de crescimento. A Ministra da Habitação da Espanha, Beatriz Sierra (LAMPREAVE et al, 2011, p.9), afirma a importância do estudo dessas grandes vias, visto que, um século depois de seus projetos e construções, ainda proporcionam debates sobre como utilizá-las e aproveitá-las em um tempo distinto de sua criação.

Assim como Monclús e Bergera (LAMPREAVE et al, 2011, p. 15), entende-se que as grandes avenidas, criadas a partir do século XIX e, principalmente, no início do século XX, são versões atualizadas dos bulevares, espaços prestigiados e representativos que refletem a arquitetura francesa muito comum na época.

Fernando Terán (LAMPREAVE et al, 2011, p. 267) observa que a *Gran Vía* ou Grande Avenida, deve ter seu conceito associado ao equilíbrio de três aspectos diferentes: o funcional-circulatório, o econômico-social e o ambiental-arquitetônico. Afirma ainda que a grande avenida não se difere apenas em seu tamanho, pois também possui significativa funcionalidade, propicia a circulação entre diferentes pontos da cidade, possui funções representativas e aglutinadoras de comércio – caracterizando-se como um espaço para encontros sociais, além do aspecto estético, que proporciona grandeza e modernidade.

Neste estudo, optou-se pela análise de grandes avenidas, construídas no recorte temporal do final do século XIX e início do século XX, na Espanha e Brasil, que receberam forte influência do Plano de Reforma de Paris. Ainda que situada no continente europeu, a Espanha teve o processo de desenvolvimento de sua burguesia muito tardio, diferente da Inglaterra ou França.

Observa-se que muitas cidades espanholas mantiveram-se, até o século XIX, praticamente com mesma estrutura medieval, intercalando poucos momentos de crescimento e expansão urbana, a exemplo de Barcelona², Bilbao³, Sevilha⁴ e Madri⁵. A partir desse período, começaram a receber um maior contingente de pessoas vindas do campo que se abrigavam, principalmente, nos centros. Questões de insalubridade e falta de espaço e moradia tornaram-

¹ As traduções realizadas de livros e textos em espanhol foram feitas pela própria autora deste artigo, a partir dos originais dos livros consultados.

² ver Muxí, s.d, p.105.

³ ver Martínez, 2004, p.123.

⁴ ver González Cordón, 1982, p.I.1

⁵ ver Díaz Símon, 2010, p.24

se problemas recorrentes nesse período e as intervenções realizadas, estimuladas principalmente pela burguesia, foram essenciais para o desenvolvimento dessas cidades.

No Brasil, ao fim do século XIX, após a proclamação da República e desenvolvimento do cultivo do café, na região sudeste, as cidades começaram a crescer. A proliferação de cortiços e favelas, aliado à falta de higiene e saneamento básico, transformou os centros urbanos em locais insalubres para moradia e circulação.

Observa-se que as intervenções e planos urbanísticos ocorreram no mesmo período – ao fim do século XIX e início do século XX – e possuíam objetivos em comum: o desvencilhamento da cidade medieval, na Espanha, e colonial, no Brasil, e a transformação da imagem da cidade, visando o progresso e a modernização.

2 DE PARIS PARA O MUNDO

A partir do século XVIII, as cidades europeias iniciaram um processo de crescimento populacional e urbano, decorrente da revolução industrial e migração de trabalhadores para as cidades. Esse período foi marcado por tentativas de reordenamento dessas cidades, principalmente dos seus centros antigos. Dentre os planos de reforma, destaca-se o plano desenvolvido pelo Barão de Haussmann, então prefeito de Paris, de 1853 a 1870.

Vale salientar a discussão proposta por Pinheiro (2011 p.67) que afirma, a partir da análise de exemplos anteriores ao Plano de Paris, que “as intervenções urbanas realizadas para a abertura de ruas e de novos espaços em centros densamente construídos, não são uma invenção de Haussmann, nem a Paris do segundo império é a cidade onde, pela primeira vez, esse tipo de intervenção foi realizada”. Entretanto, foi a partir de Haussmann que o modelo foi difundido e hoje é possível referir-se a intervenções anteriores à reforma de Paris como Hausmannização.

Nesse período, a França configurava-se como governo absolutista monárquico, cujo chefe era Napoleão III, que acabara de retornar do exílio na Inglaterra. Napoleão trouxe referências claras de intervenções urbanas para solucionar problemas de saneamento e higiene e, através do Barão de Haussmann, pôs em prática suas ideias de transformação do centro de Paris. Somado a isso, Benévolo (2011, p. 589) conta que uma série de circunstâncias favoráveis, entre elas a existência da lei sobre a expropriação, de 1840, e da lei sanitária, de 1850, permitiram “realizar um programa urbanístico coerente em um espaço de tempo curto. Paris se tornou o modelo de gestão pós-liberal reconhecido em todas as cidades do mundo, da metade do século XIX em diante”.

Lamas (2004, p.212) descreve o plano como “renovações com um novo traçado, com restauração fundiária, construção de infraestruturas, equipamentos e espaços livres, obedecendo a um triplo objetivo: 1) circulação fácil e cômoda dentro da cidade; 2) eliminação da insalubridade e degradação dos bairros; 3) revalorização e enquadramento dos monumentos, unindo-os através de eixos viários e perspectivas”.

Observa-se, contudo, que as três premissas visavam, na realidade, controle social, através das largas avenidas que permitiriam a passagem das tropas e a valorização imobiliária da área, o que beneficiaria as elites e a burguesia.

A característica mais marcante do Plano de Haussmann é, sem dúvida, o traçado das vias e construção das avenidas bulevares, que são construídas para guiar o olhar do transeunte pelas linhas de fuga. Essas avenidas unem pontos da cidade, delimitadas por edificações

monumentais e placas giratórias de circulação – as rotundas.

Segundo Kostof (1991 p.271 apud Pinheiro, 1998, p.2), “todas as reformas realizadas nos mesmos moldes de Paris, antes ou depois do Segundo Império, onde predominou a abertura de avenidas, a demolição de velhas edificações e a expulsão da população residente sem que o Estado se responsabilizasse por elas, podem ser classificadas como haussmannizações”. Entretanto, enquanto em Paris, a reforma significou muito mais do que a abertura do tecido urbano construído, nas experiências pelo mundo, a Haussmannização consistiu em traçar grandes vias que permitiam a circulação e garantiam o retorno e a estabilidade da burguesia no centro.

A reforma influenciou diversas cidades a europeizar-se, através do discurso de um planejamento higienista e progressista. Além disso, consolidou o uso de ferramentas urbanísticas na França e no mundo e criou as bases para o urbanismo moderno.

AS GRANDES AVENIDAS NO BRASIL

No Brasil, o modelo europeu foi inserido em um cenário pós-proclamação da república, quando o país ainda buscava consolidar-se como estado republicano. O plano do Barão de Haussmann para Paris trazia consigo a modernização e o progresso do século XX. Por meio da arquitetura, o colonial e barroco foram substituídos pelo ecletismo e o modelo francês de urbanismo. A elite brasileira, que ditava os padrões da época, propôs a adoção do modelo europeu para as reformas dos centros das principais cidades.

Os planos de melhoramentos promoviam intervenções mais localizadas, influenciadas principalmente por médicos higienistas e engenheiros sanitaristas. O Brasil buscou transformar a imagem das cidades, sobretudo através da abertura de grandes avenidas que ligavam pontos importantes da cidade e funcionavam como eixos vertebradores de crescimento. Para este artigo, foram consideradas três avenidas para análise: Avenida Rio Branco, no Rio de Janeiro, Avenida Dantas Barreto, em Recife e Rua Líbero Badaró, em São Paulo.

Avenida Rio Branco, Rio de Janeiro

No Rio de Janeiro, a Avenida Central, hoje conhecida como Avenida Rio Branco, fez parte do Plano de Reforma denominado "Embelezamento e Saneamento da Cidade", idealizado e desenvolvido por Pereira Passos, entre 1902 e 1906. Simbolizou a primeira conexão brasileira com o urbanismo francês do Barão de Haussmann.

Pinheiro, (2011, p.129) afirma que:

[] a reforma urbana do período Pereira Passos tinha vários objetivos: a construção de um novo porto e de avenidas para uma melhor circulação de mercadorias; o saneamento da área central; o alargamento, alinhamento e pavimentação de ruas; a abertura de uma grande avenida em direção norte-sul e a construção de edifícios monumentais. Adotou o modelo geométrico de planejamento urbano, com linhas retas e largas e uniformidade nas vias de circulação, o que combina com a expansão dos bondes.

A Avenida Rio Branco foi executada pelo governo federal que propunha através do Engenheiro Paulo de Frontin – obviamente inspirado nos bulevares franceses – a abertura de uma via larga e arejada, no centro da cidade, “ligando mar a mar, no sentido norte-sul, duas das avenidas radiais: a avenida Beira-Mar, ao sul, e a avenida Rodrigues Alves, ao norte” (PINHEIRO, 2011, p.129). Assemelhava-se em tudo com o modelo francês – calçadas largas, vegetação, postes de iluminação, canteiro central arborizado, entre outros, e conectava duas importantes vias, construídas à época - a Avenida Beira-Mar, ao Sul, e a Avenida Rodrigues Alves, ao Norte.

Observa-se ainda, que esta avenida foi criada em um espaço pré-existente, não levado em consideração para execução da via, assim como não foram levados em consideração os moradores e comerciantes locais. O projeto do poder público e da elite previa:

[...] retirar a população de baixa renda do Centro, reocupar seus espaços com novas construções e novos habitantes, embelezar e sanear, a partir de modelos modernos como o de Paris, e transformar a cidade em capital turística, comercial e financeira da América Latina. (PINHEIRO, 2011, p.125)

O centro da cidade do Rio de Janeiro era habitado por uma população pobre e tornou-se, após a reforma, nas palavras de Pinheiro (2011, p.134), “uma ilha de modernidade dentro de uma malha urbana ainda colonial”. O governo proibiu a circulação de mendigos e vendedores ambulantes e expulsou a pobreza do novo centro elegante da capital brasileira: livrou-se da imagem que destoava dos padrões europeus.

Foram identificadas, no Plano de Pereira Passos, muitas semelhanças com o modelo de reforma francês. Embora não tenha sido discutido em todos os seus aspectos neste artigo, a reforma do Rio de Janeiro possui todas as premissas do Barão de Haussmann aplicadas em seu escopo. Já na Avenida Central, é possível reconhecer características físicas e ideológicas, presentes nas avenidas haussmannianas, a exemplo da Avenida de Ópera.

Avenida Dantas Barreto, Recife

A cidade de Recife, até as primeiras décadas do século XX, compunha-se de três bairros: Recife, Santo Antônio e São José. O bairro do Recife, área de implantação da reforma, nasceu com o porto. “As ruas eram estreitas e tortuosas, ocupadas pelos sobrados e casario de porta e janela, com edifícios notáveis como a alfândega, o observatório e as igrejas católicas”. (PONTUAL, MILFONT & PICCOLO, 2007, p.2).

Moreira (LEME et al, 2005, p.287) afirma que “a reforma urbana do bairro do Recife é um grande exemplo das intervenções de remodelação e embelezamento que ocorreram nas grandes cidades brasileiras no início do século XX”. E, como nas outras cidades, os objetivos desse projeto eram superar questões sanitárias e dar a área um ar parisiense. As elites locais queriam que a cidade se equiparasse a capital federal, o Rio de Janeiro, trazendo assim a modernização e progresso tão almejados. A reforma higienista ocorreu entre 1909 e 1915, com um programa que previa saneamento e reforma da região portuária da cidade, idealizada por Saturnino de Brito.

Moreira (LEME et al, 2005, p.142) observa ainda que a reforma que redefiniu o bairro portuário “consistiu em uma brutal demolição do antigo traçado colonial português, que deu lugar a um novo tecido altamente inspirado pela reforma da Haussmann em Paris. Este tecido é dominado por duas vias radiais, que convergem para o porto, criando amplas perspectivas”. As avenidas Marquês de Olinda e Rio Branco, cortavam a malha urbana, ocasionando uma série de desapropriações e demolições dos casarões existentes. A terceira via, a Avenida Dantas Barreto, era possivelmente um projeto antigo, datado do fim do século XIX, conforme aponta Pontual, Milfont e Piccolo (2007, p.9).

A Avenida Dantas Barreto corta os bairros de São José e Santo Antônio, conectando a Praça da República à região portuária de São José. Através das interligações com as avenidas Marquês de Olinda e Rio Branco, cria um sistema de conexão entre os três antigos bairros recifenses, induzindo, inclusive, a ocupação da região sul da cidade.

Simões Junior (2009, p.16) considera que, “pelo discurso oficial, de forma similar ao que ocorre

com o projeto de Salvador, não há comparações diretas à experiência haussmanniana, mas sim às cidades europeias em geral. No entanto, as avenidas diagonais que partem em forma de leque do largo do Marco Zero são uma referência explícita à *Étoile* de Haussmann”.

O plano para o bairro de Recife configurou-se em uma estratégia do governo para solucionar os problemas de insalubridade e acessibilidade do bairro portuário, certamente inspirado nos paradigmas higienistas e no sanitarismo tão recorrentes a época.

Observa-se que, como no Rio de Janeiro e nos outros exemplos brasileiros, a população do local foi expulsa da região e os antigos casarões coloniais que abrigavam os cortiços deram lugar a edifícios de estilo eclético utilizados por grandes companhias financeiras.

A Rua Líbero Badaró e Avenida Paulista, São Paulo

Na cidade de São Paulo, a Rua Líbero Badaró, no centro antigo, foi alargada – de 7 metros para 18 metros – nos moldes da reforma francesa para oferecer ao centro uma melhor circulação e melhoria da qualidade de vida dos usuários da área, além de transformar “positivamente” a imagem da região. Segundo Simões Jr. (LEME et al, 2005, p.207), a área era conhecida nessa época como a rua dos prostíbulos e da má frequência. Estava bastante distante daquele ideal estético de europeização, que o governo pretendia implantar no local.

Assim, o poder público, financiado pela elite local, lançou o projeto de remodelação do Anhangabaú que previa, entre outras intervenções, o alargamento da avenida em estudo. A reconfiguração causou a demolição de parte de diversos casarões ali localizados e transformou a imagem do centro de São Paulo.

Após a reforma, em conjunto com as obras do parque do Anhangabaú, a rua Libero Badaró exibiu a imagem da sofisticação que a elite paulista e os governantes queriam passar da cidade. Essa reforma conformou também um novo eixo de expansão da cidade para novas áreas, pois a rua conectava o Viaduto do Chá a Avenida São João e fazia uma ligação mais fácil com a valorizada Avenida Paulista.

O início do século XX foi marcado pela transição no Brasil, do governo imperial para o republicano e, para governantes e elites, era de fundamental importância o desvencilhamento da imagem colonial e barroca. Dessa forma, as principais cidades brasileiras foram, de uma a uma, adotando planos de reforma que priorizavam, principalmente, os valores estéticos e sanitários.

Observa-se que essas intervenções, sobretudo, foram realizadas de forma autoritária, sem qualquer participação da população usuária dos centros. Desconsideravam os valores históricos e sociais com o único objetivo de apagar o passado dito incivilizado e colonial. Simbolizam também exclusão da população mais pobre dessas áreas. Em todos os casos, após a reforma, as avenidas tornaram-se locais requintados e caros, onde o pobre não era bem vindo. As pessoas foram excluídas para áreas distantes desses centros. A reforma, no fundo, beneficiava apenas a própria elite que a financiou.

AS GRAN VÍAS NA ESPANHA

As cidades espanholas também são marcadas pelos planos de reforma e expansão. De norte a sul, os centros urbanos espanhóis receberam intervenções que viriam mudar drasticamente seu crescimento. Além do urbanismo de Haussmann, existia a influência do plano de expansão de Barcelona, idealizado pelo engenheiro Idelfonso Cerdá, em 1859.

Nesse estudo foram pesquisadas três grandes avenidas em Barcelona, Bilbao e Madri, criadas através dos planos de reforma de seus centros antigos no início do século XX.

A Via Laietana de Barcelona

O plano de Barcelona (1854), capital da Catalunha, ao leste da Espanha, configurou-se um grandioso tratado de ordenamento para expansão da cidade. Através de uma ordem real, foi imposto com autoridade ao município, indicando os vetores de crescimento da cidade. No que se refere à reforma do centro antigo, também tratada nesse plano, a construção das vias que cortavam essa malha tem sua base nas mesmas teorias de higienização que Haussmann trabalhava, como será possível observar a seguir.

A via Laietana foi projetada inicialmente pelo engenheiro Idelfonso Cerdá no Plano de reforma e expansão de Barcelona. Entretanto, só começou a ser construída entre os anos de 1908 e 1913, quando foram retomadas as discussões sobre a reforma do centro antigo e suas obras somente foram finalizadas em 1958.

No espaço de sua construção existia um conglomerado de ruas estreitas, marcadas pela falta de higiene e pela insalubridade. Tratava-se de um conjunto heterogêneo muito compacto, com pequenos edifícios, com grandes diferenças sociais e uma geometria muito irregular.

Dessa forma, o zoneamento da área foi justamente um dos objetivos que impulsionaram a sua abertura. Buscava-se conectar a *ensanche* com o porto – principal atividade econômica da época – e converter a região em uma zona de negócios, além de criar um centro histórico monumental. O engenheiro propunha essas avenidas como um prolongamento das vias de trânsito rápido e, também, como forma de requalificação de áreas mais extensas, substituindo o tecido medieval por novas topologias. (LORENZATO, 2010, p.4)

Sobre seus resultados após a construção, alguns autores chegam a afirmar que o grande eixo vertebrador do plano de Cerdá foi, na verdade, a Via Laietana. Lorenzato (2010, p.15), no entanto, observa que, ainda que tenha alcançado alguns dos seus objetivos, a exemplo da maneira determinante como modernizou a área, a avenida não se tornou parte essencial da vida da cidade. A via Laietana converteu-se em um local habitado por escritórios de grandes empresas e carros que cruzam o centro para chegar ao mar ou a área do *ensanche*.

A Gran Vía de Madri

O projeto urbanístico da *Gran Vía* de Madri, capital espanhola, propunha a abertura de uma larga avenida para desafogar o centro de Madri e a construção de edifícios significativos em seu entorno. Tratava-se de uma obra inspirada na Paris Haussmanniana. O projeto previa também a reestruturação de uma área de 142.647m² para construção de 32 novos quarteirões ao leste, na Rua Alcalá. Essa reforma foi viabilizada também pela aprovação da Lei de Saneamento, Reforma e Expansão, promulgada em 1985, que se converteu em um instrumento legal, permitindo declará-la obra de utilidade pública. Calvo (LAMPREAVE et al, 2011, p. 282) identifica semelhanças entre esse tipo de intervenção urbanística e as realizadas por Haussmann em Paris.

A burguesia da época foi a grande motivadora e financiadora das intervenções realizadas na cidade. A *Gran Vía* foi proposta para conectar a Praça de Espanha à Porta de Alcalá, onde hoje se situa a Praça da independência, e abrigar escritórios de grandes firmas e comércio elegante.

Calvo (LAMPREAVE et al, 2011, p. 282) afirma que, a idéia de cidade que propuseram os

urbanistas da época supunha aplicar medidas sanitárias nos centros antigos, onde a pressão demográfica provocara sérios problemas de insalubridade, solucionar a escassez de habitação das classes menos favorecidas e aplicar soluções para facilitar a mobilidade dos mais idosos. Explicita também que entre a cidade antiga e a proposta existe uma brusca mudança da malha urbana, produzindo espaços urbanos mal definidos e de difícil tratamento. Observa, entretanto, que a arquitetura construída ao longo da via e a topografia local, favoreceram a avenida ao dotá-la de personalidade, transformando-a em um dos melhores cenários para o estudo da arquitetura na Espanha. Assim, além das propostas de expansão, buscou-se sanear estas áreas centrais, através da criação de vias arteriais modernas e representativas.

A Gran Vía de Bilbao

A *Gran Vía* de Bilbao, cidade ao norte da Espanha, conhecida hoje como Don Diego Lopez de Háro, atravessa a expansão urbana ocorrida no século XIX, conectando a Praça Circular à Praça Sagrado Corazón. Ferro e Fernández (LAMPREAVE et al, 2011, p. 70) afirmam que a construção da definitiva *Gran Vía* de Bilbao, como elemento estruturador da nova população, tinha íntima relação com a própria gênese da expansão urbana.

Para construção da *Gran Vía* de Bilbao foi traçado um receituário⁶ que coordenava todos os passos necessários para construção de uma avenida que iria tornar-se o motor de expansão da cidade. Ferro e Fernández (LAMPREAVE et al, 2011, p. 72) afirmam que, ao utilizar essas diretrizes, tanto o projeto da via quanto a expansão tornaram-se rotineiro e conservador. Além disso, observam que a avenida foi construída de acordo com os interesses dos ricos donos dos lotes que bordeavam a obra e causou imensa segregação social. Os espaços mais próximos da avenida eram os mais caros e com proprietários com maior renda.

A *Gran Vía* Don Diego Lopez de Háro configura-se hoje como centro comercial e financeiro de Bilbao. Tentou-se, na época, fazer da via uma imagem da *Rue de Rivoli*, em Paris, com calçamento largo e imagem monumental, entretanto, devido ao alto custo das desapropriações, a ideia original não pode ser realizada.

A Via Laietana, a *Gran Vía* de Madri e a *Gran Vía* de Bilbao foram construídas cortando a antiga malha de suas respectivas cidades, caracterizando-se como elementos facilitadores da higienização e circulação nos centros antigos.

Do ponto de vista social, ainda que em uma proporção distante da realidade brasileira, a construção dessas três avenidas promoveu a expulsão de moradores mais pobres para outras áreas, permitindo a ocupação dos edifícios por lojas e escritórios de grandes empresas e criando avenidas vitrines para suas cidades.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conclui-se com esta análise que o modelo dito haussmanniano foi difundido pelo mundo como solução ideal para os problemas de insalubridade, higiene e moradia. Os governantes e a elites dessas cidades utilizaram-se desses argumentos para implantar de forma autoritária intervenções urbanísticas que, não só destruíram edificações de valor histórico, como também desalojaram e realocaram a população que vivia nesses centros. Percebeu-se que as reformas higienistas possuíam mais do que objetivos estéticos, propunham uma limpeza social nessas

⁶ Ver LAMPREAVE et al, 2011, p. 70

áreas, a partir da retirada e proibição do acesso de pessoas pobres e ambulantes, como no caso do Rio de Janeiro.

Analisando as avenidas propriamente ditas, observou-se que suas implantações, rasgando os centros antigos, trouxeram desenvolvimento comercial e econômico para as áreas – apesar da questão social – e funcionaram, na maioria dos casos, como eixos direcionadores do crescimento das cidades.

Essa análise traz questionamentos acerca da possibilidade de modelos urbanísticos serem implantados em distintas partes do mundo sem as devidas adaptações que a cultura, o espaço físico e a sociedade do local requerem, como ocorreu nessa época e em diversos outros momentos da atualidade.

Receituários de intervenções urbanas, como visto na *Gran Vía* de Bilbao, são criados a todo o momento e difundidos como solução ideal para qualquer cidade. Estudos analíticos desses planos de reforma e intervenção se fazem necessários para apontar as mazelas sociais, ambientais e culturais que poderão resultar da utilização acrítica desses modelos, sem as necessárias adaptações às diferentes realidades.

REFERÊNCIAS

- CHOAY, F. *O Urbanismo*. 5 ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2003.
- DÍAZ SÍMON, Luis. *El casco antiguo de Madrid a principios del siglo XX*. Dissertação de mestrado. Máster en Historia Contemporánea. Madri: Universidad Complutense de Madrid, 2010.
- GONZÁLEZ CORDÓN, Antonio. *Sevilla 1849-1929: arquitectura y ciudad: la vivienda obrera y lo urbano en la formación de la ciudad contemporánea*. Tese de Doutorado. Dir. Víctor Pérez Escolano. Sevilla: Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 1981.
- LAMAS, J. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. 3 ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian – Fundação para a Ciência e Tecnologia, 2004.
- LAMPREAVE, R. S.; MONCLÚS, J.; BERGERA, I. et al. *La Gran Vía de Zaragoza : y otras grandes vías*. Madri: Ministerio de Vivienda, 2011. 317 p.
- LEME, M. C. da S.(org.); FERNANDES, A.; GOMES, M. A. F. [et al.]. *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. 2 ed. Salvador: EDUFBA, 2005. 600 p. Il.
- LORENZATO, D. *Vía Layetana. De un lugar a una calle y la calle como lugar*. Dissertação de mestrado. Master en Teoría y Práctica del Proyecto de Arquitectura. Universidad Politécnica de Cataluña, 2010.
- MARTINEZ, Sergio M. Desarrollo urbano de Bilbao em La edad media. In: *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media : Nájera*. Encuentros Internacionales del Medievo, Nájera, 2004. Disponível em: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1251663>. Acesso em: 24 jun.2014.
- MUXI, Zaida. Episódios da transformação urbana de Barcelona. In: *Arqtexto* - Revista online, n.17, UFRGS, [s.d.]. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/pdfs_revista_17/05_ZM_TRANSFORMAC%C2%B8O~ES%20BARCELONA.pdf> . Acesso em: 24 de jun. 2014.
- PETER, G. *Influência francesa no patrimônio cultural e construção da identidade brasileira: o caso de Pelotas*. In: Vitruvius – revista eletrônica, n. 087.07, ano 08, ago. 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.087/222>>. Acesso em: 10 mar. 2014.
- PINHEIRO, E. P. A ‘Haussmannização’ e sua difusão como modelo urbano no Brasil. V *Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, Anais, v. 5, n. 3. Campinas, PUC, 1998. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/614>>. Acesso em: 22 jan. 2013.
- _____. *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos*. 2 ed. Salvador, EDUFBA, 2011. 366 p. Il.



III ENANPARQ

III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo
arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva
São Paulo, 2014

PONTUAL, V., MILFONT, M., PICCOLO, R. O antigo e o moderno no recife: as práticas e a construção de identidades urbanísticas. In: *Anais XII Encontro da Associação nacional de pós-graduação e pesquisa em Planejamento urbano e regional*. 21 a 25 de maio de 2007, Belém/PA. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/3314>>. Acesso em: 17 mar. 2014.

SIMÕES JR., J. G.. O ideário haussmanniano e sua difusão no Brasil: os projetos urbanos para as capitais brasileiras no início da república. In: *Anais XIII Encontro Da Associação Nacional De Pós-Graduação E Pesquisa Em Planejamento Urbano E Regional*. 25 a 29 de maio de 2009 Florianópolis - Santa Catarina – Brasil. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/inicio/images/anais/ena13/ARTIGOS/GT5-566-690-20081220173551.pdf>>. Acesso em: 25 mar. 2014.