

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO TECNOLÓGICO – CTC  
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO,  
HISTÓRIA E ARQUITETURA DA CIDADE**

Adilson de Souza Moreira

**MODERNIDADE EM EXPOSIÇÃO  
MODERNIZAÇÃO URBANA E SIGNOS METONÍMICOS  
(PARIS, RIO DE JANEIRO E FLORIANÓPOLIS)  
[1850-1930]**

Florianópolis (Ilha de Santa Catarina)  
2013



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO TECNOLÓGICO – CTC  
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO,  
HISTÓRIA E ARQUITETURA DA CIDADE**

Adilson de Souza Moreira

**MODERNIDADE EM EXPOSIÇÃO  
Modernização Urbana e Signos Metonímicos  
(Paris, Rio de Janeiro e Florianópolis)  
[1850-1930]**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, da Universidade Federal de Santa Catarina, para a obtenção do grau de mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Linha de pesquisa: Urbanismo, Cultura e História da Cidade  
Orientador: Prof. Dr. Luiz Eduardo Fontoura Teixeira

**Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,  
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC**

Moreira, Adilson de Souza

Modernidade em Exposição : Modernização Urbana e Signos Metonímicos (Paris, Rio de Janeiro e Florianópolis) [1850-1930] / Adilson de Souza Moreira ; orientador, Luiz Eduardo Fontoura Teixeira - Florianópolis, SC, 2013.  
281 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Inclui referências

1. Arquitetura. 2. História da Cidade Moderna e do Urbanismo. 3. Ponte Pênsil Metálica. 4. Exposições Universais. 5. Signos Metonímicos. I. Teixeira, Luiz Eduardo Fontoura. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. III. Título.

Adilson de Souza Moreira

**MODERNIDADE EM EXPOSIÇÃO**  
**Modernização Urbana e Signos Metonímicos**  
**(Paris, Rio de Janeiro e Florianópolis)**  
**[1850-1930]**

Esta Dissertação (Tese) foi julgada pela Banca Examinadora em conformidade com as normas da Universidade Federal de Santa Catarina e do Programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade/PGAU-Cidade, tendo sido considerada adequada à obtenção do título de “Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade”, aprovada a sua versão final em 31 de junho de 2013.

---

Prof. Dr. Sérgio Torres Moraes  
Coordenador do PGAU-Cidade

**Banca Examinadora**

---

Dr. Luiz Eduardo Fontoura Teixeira  
Orientador  
Universidade Federal de Santa Catarina

---

Dr. Nelson Popini Vaz  
Membro da Banca- PGAU-Cidade  
Universidade Federal de Santa Catarina

---

Dr. Lino Fernando Bragança Peres  
Membro da Banca- PGAU-Cidade  
Universidade Federal de Santa Catarina

---

Dr. Hermetes Reis de Araújo  
Membro da Banca- Externo (Dep. História/UFSC)  
Universidade Federal de Santa Catarina



Dedico este trabalho aos meus pais, Dona Rosa e Seu Abílio (in memoriam), pela dignidade e trabalho de uma vida inteira, seus princípios de perseverança e justiça a mim transferidos.



## AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, por terem transferido para mim seus princípios de operário, terem me feito acreditar que a educação me proporcionaria o melhor futuro e que, através dela, alcançaria meus sonhos.

Ao Professor Luiz Eduardo, pela experiência transferida, detalhada paciência ao entender que este trabalho se construía ao fazer-se, ao mesmo tempo por suas obras sobre a orla central e a modernidade em Santa Catarina que muito contribuíram à execução deste trabalho.

Ao Professor Popini por estimular as inquietações. Aos colegas e professores que, coletivamente, contribuíram para as discussões na sala de aula, alimentando o processo reflexivo sobre a modernização e a constituição da modernidade urbana.

À Escola Pública Gratuita e de Qualidade. À geografia e a agrimensura que, através do trabalho, me deram a dignidade de conquistar meu espaço nesta terra dadivosa que me adotou e acolheu generosamente, através de sua gente simples e hospitaleira.

À Capes pela concessão de Bolsa e a Pró-Reitoria de Pós-Graduação pelo auxílio nos custos aos inúmeros eventos (sete) em que apresentamos trabalhos. À Coordenadoria do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, na pessoa de sua Secretária, Adriana Vieira (Adri), pela agilidade nas tramitações.

À Priscila, minha fiel canina que, embora tenha me deixado ao longo do caminho, participou, mesmo sem nada entender, ouvindo as minhas reflexões.

À Ilha de Santa Catarina, esta mãe acolhedora, que abraça seus filhos com o calor do sol e o frescor da brisa, banha com suas águas e perfuma com suas flores. À minha pequenina chácara na Barra da Lagoa com sua natureza exuberante, tranquilidade de uma vila pesqueira, as águas do canal, o barulho do mar e o vento soprando no bambuzal que, juntamente com uma taça de vinho, me acompanharam nas longas e prazerosas madrugadas. Enfim, a este pedaço marítimo e portuário da Ilha que se conserva provinciano, acolhedor e manézinho” que, por sua beleza e encanto, atraí pessoas de todas as partes do mundo.



## Epígrafe



Vista do Morro da Boa Vista/ Fonte: Acervo Casa da Memória (FCFFC)

### Metamorfose Urbana/Florianópolis 1925

Pela manhã, cruzei a praça, frente à matriz, desci a rua para a Fonte Grande, o canal corrigindo seu traçado, alamedas, às margens, substituindo os becos, emergia sublime a avenida. Próximo ao Campo do Manejo, olhei à Pedreira, não mais a via, magníficas construções erguiam-se em seu lugar. Percorri a Tronqueira, chegando às olarias, subi o cimo do sinal pelo Caminho do Pau da Bandeira e, na iminência de descer “Trás do Morro”, na murada da caixa d’água, mirei a Cidade.

À tarde, voltei pelo Morro da Boa Vista e, outra vez, observei a Cidade, as torres da matriz, os casarios, as chácaras, a topografia ondulada, a linha da orla, as embarcações, as baías e o porto em declínio, o cemitério em diagonal oposta desvanecendo, a ponte erguendo-se majestosamente sobre o Estreito.

A Desterro que declinava, feito o pôr do sol, era a “moderna” Florianópolis que alvorecia.

(Aranha, agosto/2011).



## RESUMO

Fixamos nossa atenção à cognição da cidade moderna, a partir de Paris, fruto da Revolução Industrial. Discorremos sobre a evolução dos equipamentos urbanos, em particular a avenida, o saneamento, redes de água, esgoto, eletricidade, vias urbanas, transportes, caracterizando o contexto histórico e social, a formação de seus construtores, a instituição técnica que deu suporte às inovações. Concomitantemente, o desenvolvimento da técnica de construção em estrutura de ferro, material que forjara os grandes símbolos da modernidade, a cidade e os Signos Metonímicos propagados pelas Exposições Universais sediadas em espaços renovados. Procede, também, um estudo dos princípios ideológicos impulsionadores e norteadores do progresso científico que se reflete na forma de pensar a cidade. Neste impulso, centramos na Reforma Urbana do Rio de Janeiro, inspirada no modelo parisiense, rasgando avenidas sobre a cidade colonial, adequando o espaço urbano à reprodução e circulação do capital. As cidades modernamente preparadas para receber os visitantes de Exposições Comemorativas a eventos Centenários, erigindo signos metonímicos. Originariamente construídos para serem monumentos, a Estátua da Liberdade, a Torre Eiffel e o Cristo Redentor são apelos a imagens simbólicas, marcos da cidade moderna. Nova York com “a liberdade iluminando o mundo”, celebrando o Centenário da Independência dos Estados Unidos. A imensa torre ostentando o poder da França na construção em ferro, comemorando o Centenário da Revolução Francesa sob as luzes da “fada eletricidade”, a Cidade Luz. O Cristo Redentor concebido para marcar a comemoração do Centenário da Independência, destacando-se pela sua característica de ponto de orientação, braços abertos ao mundo. A pequena Florianópolis conciliaria com a Ponte Metálica Pênsil esta condição de erigir um monumento e transcender a um novo tempo, marcando claramente os limites desta transposição através de um equipamento funcional, ligando as duas pontas do Estreito. Enfim, este trabalho concentra seus esforços na difusão da ciência, das novas práticas urbanas, seus agentes e os monumentos emblemáticos que constituem a cidade moderna, exibidos em grandiosos eventos receptores de milhares de pessoas, ávidas por observarem cenários urbanos monumentais em exposição, modernização urbana e signos metonímicos.

Palavras-chave: História da Cidade Moderna e do Urbanismo.  
Exposições Universais. Signos Metonímicos.



## **ABSTRACT**

We Focus our attention to cognition of the modern city, from Paris, the result of the Industrial Revolution. We discuss the evolution of urban equipment, in particular the avenue, sanitation, water networks, sewage, electricity, urban roads, transport, featuring historical and social context, the formation of its builders, the institution that supported technical innovations. Concurrently, the development of construction machinery in iron structure, material that forged the great symbols of modernity, the city and the Signs metonymic propagated by Universal Expositions based in renovated spaces. Proceeds also a study of the ideological principles guiding the movers and scientific progress which is reflected in thinking the city. This momentum, we focus on Urban Reform of Rio de Janeiro, inspired by the Parisian model, ripping colonial boulevards of the city, adapting the urban reproduction and circulation of capital. Cities modernly prepared to receive visitors Exhibition Commemorative Centennial events, erecting sign metonymic. Originally built to be monuments, the Statue of Liberty, the Eiffel Tower and the “Cristo Redentor” calls are symbolic images, landmarks of the modern city. New York with "liberty enlightening the world", celebrating the centenary of the Independence of the United States. The immense tower sporting the power of France in iron construction, commemorating the centenary of the French Revolution under the lights of the "electricity fairy", the City of Light. The “Cristo Redentor” designed to mark the centennial commemoration of Independence, especially for its characteristic point of orientation, arms open to the world. The small Florianópolis reconcile with Metallic Suspension Bridge this condition of erecting a monument and transcend to a new time, clearly marking the limits of this implementation through a functional equipment, connecting the two ends of the strait. Finally, this paper focuses its efforts on dissemination of science , new urban practices , their agents and emblematic monuments that make up the modern city , displayed in large events receptors thousands of people, eager to observe urban settings monumental exhibition, urban modernization metonymic and signs.

**Keywords:** History of Modern City and Urbanism.  
Universal Expositions. Signs Metonymic



## LISTA DE FIGURAS

- Figura 01: Paris, metade do século XIX, amplas vias, ainda sob tração animal  
Figura 02: A Avenida Champs-Élysées. C. 1910  
Figura 03: Rua de Fauburg. C. 1910  
Figura 04: Ruas estreitas e sinuosas de Paris  
Figura 05: A via e a sarjeta central, (C. 1865)  
Figura 06: A Primeira Ponte Metálica, sobre o Severn  
Figura 07: A Ponte Pênsil sobre o Rhône, Tournom, França  
Figura 08: Ponte do Brooklyn em Fins do Século XIX  
Figura 09: Versalhes e a convergência das vias  
Figura 10: A Champs Elisées e a convergência das avenidas  
Figura 11: Traçado de Paris e as intervenções haussmannianas  
Figura 12: As galerias de esgotos de Paris, 1861-1862  
Figura 13: O Palácio de Cristal da Exposição de 1851  
Figura 14: A Estátua da Liberdade  
Figura 15: A Estátua, a Tocha e o Livro  
Figura 16: A Torre Eiffel em Construção, Maio de 1888  
Figura 17: A Exposição Universal de 1889 e a Torre Eiffel  
Figura 18: A Exposição de 1900, a Torre e os Candelabros  
Figura 19: Tipo de Casa à organização familiar, proposta por Saturnino de Brito  
Figura 20: Projeto do Novo Arrabalde, Vitória- Espírito Santo  
Figura 21: Ponte Florentino Ávidos, a “Cinco Pontes”  
Figura 22: Projeto dos Canais de Drenagem e, conseqüente, Avenidas  
Figura 23: Situação urbana anterior ao Plano de Saneamento de Santos (1903)  
Figura 24: A Planta de Santos (1910)  
Figura 25: As novas edificações, a avenida e os canais  
Figura 26: A ponte, a avenida e os Canais de Santos. C. 1910  
Figura 27: A Ponte Pênsil ligando a Ilha de São Vicente  
Figura 28: A Planta Topográfica (1903) e o traçado da Avenida Central  
Figura 29: A Avenida Central, a renovação e o Pão de Açúcar. C. 1906.  
Figura 30: A Avenida Central recém Inaugurada. C. 1910  
Figura 31: A Avenida Central. C. 1930  
Figura 32: A Avenida Beira-Mar estendendo-se à zona sul. C. 1908  
Figura 33: A Avenida Beira-Mar e o Pico do Corcovado. C. 1906  
Figura 34: O Edifício Neoclássico, concluído para a Exposição  
Figura 35: Panorâmica da Exposição Nacional de 1908  
Figura 36: Portal da Exposição Nacional de 1908  
Figura 37: Portal da Exposição- Extrema Sul da Avenida Rio Branco  
Figura 38: Cartaz da Exposição Internacional do Centenário da Independência  
Figura 39: Cartaz Alusivo à Revolução Francesa  
Figura 40: Vista Noturna da Exposição de 1922. Rio a “Cidade Luz”  
Figura 41: Renovações e Demolições, os Pavilhões da Exposição  
Figura 42: O Cristo Redentor em construção  
Figura 43: A Inauguração do Cristo Redentor



Figura 44: Desterro, as Fontes e os Fortes determinando o traçado urbano  
Figura 45: A Praia e o Mercado do Peixe. C. 1890  
Figura 46: O Mercado, a Via e a Praça Central. C. 1880  
Figura 47: O alinhamento da Orla Portuária. Início do século XX  
Figura 48: Palácio do Governo. C. 1890  
Figura 49: Palácio do Governo. C. 1930  
Figura 50: O Coração da Cidade. C. 1902  
Figura 51: Implantação da Rede de água canalizada. C. 1909  
Figura 52: Casas térreas, junto à Igreja do Rosário. Séc. XIX  
Figura 53: O Prédio do Congresso Legislativo. C. 1940  
Figura 54: Planta da rede de esgotos de Florianópolis em 1913  
Figura 55: O valor estético do Castelinho, junto ao mar. C.1930  
Figura 56: O Castelinho, o Largo e o Miramar. C.1930  
Figura 57: O Bonde à Burro subindo a ladeira da Rua dos Ilhéus C. 1910  
Figura 58: O Bonde e o Ônibus, o passado e o futuro. C. 1928  
Figura 59: Distribuição das obras de Hercílio Luz na Área Central. C. 1940  
Figura 60: Planta Topográfica da Cidade do Desterro (1876).  
Figura 61: Vista do Hospital, a Cidade e o Campo do Manejo. C. 1900  
Figura 62: O Hospital e as casas em demolição. C. 1930  
Figura 63: Entrada do Beco Irmão Joaquim. C. 1910  
Figura 64: Beco Irmão Joaquim e a Ponte do Vinagre. C. 1910  
Figura 65: Casinhas da Pedreira. C. 1890  
Figura 66: Beco do Quartel  
Figura 67: Rua José Jacques esquina com a Tronqueira  
Figura 68: Casas, Fundos à Fonte Grande  
Figura 69: Habitações e quintais, Fundos  
Figura 70: Casas no entorno da Fonte Grande  
Figura 71: Pontilhão cruzando para a Pedreira  
Figura 72: Casinhas da Toca, abaixo do Hospital  
Figura 73: Casinhas da Toca, no detalhe  
Figura 74: Recorte da Planta da rede de esgotos de Florianópolis em 1913  
Figura 75: A canalização por entre casas e bananais  
Figura 76: Quintais às margens da Fonte Grande  
Figura 77: Demolição do Bairro da Pedreira, C. 1919  
Figura 78: O Rio canalizado e as casas simples, junto ao Campo do Manejo  
Figura 79: A Avenida, às margens, e as casas, junto ao Campo do Manejo  
Figura 80: A Pedreira em processo de demolição  
Figura 81: No lugar das demolições, novas edificações  
Figura 82: A Avenida e a Escola Normal em evidência  
Figura 83: A baía sul e a Avenida em meandros  
Figura 84: A Avenida rumo à baía norte  
Figura 85: A Conexão visual entre a Avenida e a Ponte. C. 1930  
Figura 86: As propostas de ligação com o Continente  
Figura 87: A ponte em construção, o vão central em assentamento  
Figura 88: A ponte em construção, as barras de olhais



Figura 89: Ponte do Brooklyn, primeiro plano. Ao fundo, a Ponte de Manhattan

Figura 90: A Golden Gate Bridge em construção. C. 1937

Figura 91: A “miniatura” da ponte para a inauguração simbólica em 08/10/1924

Figura 92: Os Candelabros, a Ponte e a Ilha, vistas da cabeceira continental

Figura 93: O Porto e a Ponte, dois tempos de uma mesma Cidade. C. 1940



## **LISTA DE ABREVIATURAS**

APE- Arquivo Público do Estado

CRL- *Center for Research Libraries*

DEINFRA- Departamento Estadual de Infraestrutura

FCFC- Fundação Cultural de Florianópolis Franklin Cascaes

IHGSC- Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina

IPP- Instituto Pereira Passos

IPUF- Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis

UFES- Universidade Federal do Espírito Santo

UFSC- Universidade Federal de Santa Catarina

UFRJ- Universidade Federal do Rio de Janeiro



## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	29
<b>2</b>	<b>PARIS: A CIDADE LUZ, ESPAÇO DA MODERNIDADE..</b> 37	
2.1	<i>FIN DE SIÈCLE, MODERNIDADE E BELLE ÉPOQUE</i> .....	37
2.2	A REVOLUÇÃO NA RENOVAÇÃO URBANA: A AVENIDA E O SANEAMENTO .....	48
2.3	A ESCOLA POLITÉCNICA- A TÉCNICA E A CIÊNCIA APLICADAS À CIDADE INDUSTRIAL.....	53
2.4	PARIS E O URBANISMO- CAPITAL DO SÉCULO XIX E DA MODERNIDADE URBANA .....	63
2.5	AS EXPOSIÇÕES UNIVERSAIS- PARIS, EXIBIÇÃO DE MODERNIDADE E SIGNO METONÍMICO.....	75
<b>3</b>	<b>RIO DE JANEIRO: DE PARIS AO TRÓPICO SUL EQUATORIAL- MODERNIDADE URBANA E SIGNO METONÍMICO</b> .....	89
3.1	REPÚBLICA E MODERNIZAÇÃO - OS POLITÉCNICOS, O POSITIVISMO E A IDEOLOGIA DO PROGRESSO.....	92
3.2	CIDADE PORTUÁRIA, CORTIÇOS, DEGRADAÇÃO URBANA .....	100
3.3	A MODERNIZAÇÃO URBANA- CONSTRUÇÃO DE UMA <i>BELLE ÉPOQUE</i> À EXPOSIÇÃO.....	107
3.4	MODERNIZAÇÃO E MODERNIDADE URBANA NO BRASIL.....	110
3.4.1	Vitória- Do Projeto do Novo Arrabalde à Ponte de Ferro ...	117
3.4.2	A Cidade de Santos- Do Saneamento à Ponte Pênsil.....	123
3.4.3	Reforma Urbana do Rio de Janeiro- A Modernidade à Exposição .....	133
3.5	AS EXPOSIÇÕES DO CENTENÁRIO- MODERNIDADE URBANA E SIGNO METONÍMICO.....	148
3.5.1	Exposição do Centenário de abertura dos portos.....	150
3.5.2	Exposição do Centenário da Independência do Brasil.....	155
3.6	CRISTO REDENTOR- SIGNO METONÍMICO DA “CIDADE MARAVILHOSA” EM EXPOSIÇÃO .....	163
<b>4</b>	<b>FLORIANÓPOLIS: REPÚBLICA, MODERNIZAÇÃO URBANA E SIGNO METONÍMICO</b> .....	167
4.1	GÊNESE E MORFOLOGIA URBANA- OS ASPECTOS GEO-HISTÓRICOS E O PLANO URBANO .....	168
4.2	DE DESTERRO À FLORIANÓPOLIS- A CIDADE PORTUÁRIA, OS SUJEITOS E OS LUGARES .....	174



4.3	REPÚBLICA OLIGÁRQUICA, POSITIVISMO E MODERNIZAÇÃO URBANA.....	185
4.3.1	<b>República e Modernização- Novos serviços, tempos modernos .....</b>	<b>189</b>
4.4	RENOVAÇÃO URBANA DA FONTE GRANDE- O SANEAMENTO, A AVENIDA E A EDUCAÇÃO .....	205
4.4.1	<b>A Fonte Grande e seus Limítrofes - O Lócus da Renovação Urbana .....</b>	<b>206</b>
4.4.2	<b>Saneamento da Fonte Grande .....</b>	<b>218</b>
4.4.3	<b>A Avenida, o eixo da ordem para o progresso.....</b>	<b>226</b>
4.4.4	<b>Modernização Urbana e a Educação, Rumo ao Progresso...</b>	<b>233</b>
4.4.5	<b>O Traçado Meândrico Contestando a “Superioridade da Reta” .....</b>	<b>238</b>
4.5	PONTE PÊNSIL METÁLICA- SIGNO METONÍMICO DA “MODERNA” FLORIANÓPOLIS .....	242
5	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>257</b>
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>265</b>



## INTRODUÇÃO

Metonímia, expressão de linguagem que dá significado ao fato onde uma parte assume a dimensão do todo, o sinal substitui a coisa significada. O Eixo condutor do presente trabalho consiste na abordagem da modernidade urbana, enquanto produto do ciclo de modernização que se expandiu pelo mundo entre a segunda metade do século XIX e o período imediatamente após a Primeira Grande Guerra, entendido como um processo resultante do conjunto das transformações econômico-sociais inerente ao desenvolvimento do capitalismo.

A modernidade representada na ciência e na técnica, aplicada ao espaço da cidade, expressa-se pela imposição de padrões estéticos a monumentos ou equipamentos funcionais, uma manifestação artística e intelectual do projeto histórico chamado “modernização”, resultado da transformação capitalista do mundo, produzindo espaço-mercadoria, cidades modernas e monumentos criados à conclusão deste ciclo modernizador, signos metonímicos que os representam.

A expansão deste trabalho ao formato final resultou do percurso empreendido na pesquisa bibliográfica e de campo. Logo no início da pesquisa, percorremos o caminho escolhido por Sandra Jatahy Pesavento em “o Imaginário da Cidade”, tendo como ponto de partida Paris, apontando para a pesquisa em curso a necessidade de buscar as raízes europeias do desenvolvimento da era moderna, cujos reflexos assumem o caráter emblemático na capital francesa, expandindo-se às cidades brasileiras até alcançar Florianópolis, nosso “porto” final. Posteriormente, encontramos outros autores que realizaram o mesmo percurso, passando pelo Rio de Janeiro, como Eloísa Petti Pinheiro em “Europa, França e Bahia”, mostrando-nos a irreversibilidade desta construção para o Trabalho que objetivávamos realizar.

Paris, exemplar emblemático do processo de modernização urbana, tornou-se um referencial identitário forte à modernidade, signo metonímico da cidade moderna, exigência da Revolução Industrial. O Rio de Janeiro apresenta-se como o ponto de chegada desta modernização urbana no Brasil. No entanto, consideramos que outro modelo foi desenvolvido e aplicado às cidades brasileiras, dentro do mesmo impulso modernizador e para o objeto final em questão, a Fonte Grande em Florianópolis, atendeu em maior escala ao princípio estético, “embelezador”. Portanto, expandimos a pesquisa às cidade de Vitória e Santos, possibilitando uma melhor compreensão do modelo implantado no Saneamento e Reforma Urbana da Fonte Grande.

A categoria de análise “signo metonímico” resultou da apreensão da modernidade sob o olhar das Exposições Universais e as

comemorações relativas aos centenários da Independência dos Estados Unidos e da Revolução Francesa, erigindo os monumentos que se tornaram a representação metonímica das metrópoles onde foram inseridos. Aportamos no Rio de Janeiro que se construía para se fazer moderna e, como tal, ergueria no pico saliente e central da cidade em expansão o Cristo Redentor sob o pretexto de marcar a condição de país católico em comemoração ao Centenário da Independência do Brasil.

E a pequena Florianópolis, onde se insere? Cidade que pretensiosamente se desejava moderna, conjugaria um elemento altamente funcional com a estatura de monumento símbolo máximo do ciclo modernizador que se consolidara, a construção em estrutura de ferro, ostentando o caráter estético da modernidade em curso e que se desejava alcançar.

Nossa proposta de investigação e análise trabalha com recortes temporais e espaciais diferenciados e significativos na sua espacialidade. Justificamos nossa referência à Paris pela influência francesa no imaginário urbano brasileiro. No Brasil, focamos o lapso temporal entre a formação da Comissão de Embelezamento e Saneamento do Rio de Janeiro até a inauguração do Cristo Redentor, passando pela ereção da Ponte metálica em Vitória, Santos e Florianópolis, marcando nesta última a passagem do modo de transporte predominantemente marítimo para o rodoviário.

O Rio de Janeiro, em sua modernidade construída, passa a refletir sobre o todo, uma cidade vale pelo país, assim como um monumento representa o conjunto das ações de um longo período. No desenvolver deste trabalho, não objetivamos comparar Paris a Florianópolis, mas configurar o processo decorrido como fruto da difusão das transformações ocorridas na capital francesa e seu significado ao avanço da transformação capitalista imposta sobre as cidades, a modernização urbana.

Os significados das intervenções adquirem proporções diferentes, frente a contextos históricos, sociais e econômicos distintos, constituindo-se as ações em marcos espaço-temporais com significados específicos. No caso brasileiro, as cidades envolvidas neste estudo, há de se considerar o caráter ideológico motivador comum, o *leitmotiv*, a república e sua promessa de superar o “torpor colonial”, ao mesmo tempo em que avançava as forças do capitalismo, impondo a modernização em terras brasileiras.

A construção da cidade moderna na Europa ganha vulto em Paris com ações determinadas e amplamente planejadas, transformando a cidade medieval às exigências da circulação e reprodução do capital,

revalorizando largamente o espaço urbano a partir da cidade como um produto manufaturado, uma mercadoria seletiva. Igualmente, o processo de implantação de infraestrutura nas cidades brasileiras, à construção de uma modernidade, está intrinsecamente relacionado ao desejo de transpor o passado colonial, aguçado com a ascensão ao mais alto escalão do poder pelos engenheiros formados nas escolas militar e politécnica. Estes, impelidos a aplicar as modernas técnicas de saneamento e embelezamento às cidades brasileiras, constroem amplas vias, as avenidas, prontas a atender as demandas do capital que exige espaços urbanos modernizados, equipados à sua operação.

Paris com a reforma urbana haussmanniana e as consecutivas exposições da modernidade, nos levaria ao entendimento da construção de signos metonímicos, representando todo um período de modernização. Consolidou-se a importância deste elemento para o desenrolar da pesquisa durante nossa estadia na Cidade do Rio de Janeiro (Novembro de 2011), observando do Bairro da Urca o Cristo Redentor, emergindo a extensão à Ponte Hercílio Luz, signo metonímico de Florianópolis e do período de modernização compreendido, a Primeira República.

A pesquisa tem por objetivo maior, identificar nos grandes monumentos construídos ao final dos ciclos de modernização a imagem paradigmática e sua representação enquanto símbolo que dá significado ao conjunto, à cidade e ao período de modernização construtor desta impressão imagética, um signo metonímico. Neste processo de construção da cidade moderna, buscamos identificar a justaposição no estabelecimento dos serviços de transportes coletivos nas cidades, coleta de lixo, redes de água encanada e esgotos, construção das grandes vias, iluminação pública e as grandes obras em estrutura de ferro, em particular, as pontes metálicas. Todos, partes do processo de modernização essenciais à concepção de uma modernidade urbana.

Desta forma, justificamos a ampla gama de temas abarcados neste trabalho pela abordagem da Modernização Urbana, tema amplo, possibilitando rompermos com a trajetória dos trabalhos acadêmicos que caminham, cada vez mais, às especificidades

No Rio de Janeiro, ponto focal do processo de modernização no Brasil, percorremos os antigos bairros portuários (Gamboa, Saúde e Santo Cristo) para entender o avanço das intervenções, afastando aqueles bairros da orla. No centro do Rio de Janeiro, percorremos as ruas antigas cruzadas pelas avenidas implantadas durante a Reforma Passos, contextualizando os espaços rasgados pelas largas vias. Identificando o impulso construtor destes espaços, buscamos

compreender o cenário que sediou a Exposição Nacional de 1908 à base do Pão de Açúcar e que viria a receber a permanente visão do Cristo Redentor, espaços valorizados na paisagem, palco da construção da modernidade brasileira. No ano seguinte, 2012, voltamos a esta cidade nos meses de março, novembro e dezembro, focando no cenário de realização da Reforma Urbana e da Exposição de 1922, prosseguindo na pesquisa de campo, bibliográfica e documental.

Transitamos pelo campo de conhecimento contemplado na área de concentração do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. Procuramos orientar o trabalho dentro dos três pilares, ou seja, pelo urbanismo, a história da cidade e o papel da arquitetura na organização do espaço e na produção da cidade. Dentro desta linha, desenvolvemos o trabalho proposto, amparando-nos em autores reconhecidos nestas áreas, estabelecendo diálogos entre os mesmos na construção de uma cognição do processo de modernização urbana ocorrente no período em estudo.

Na realização deste trabalho, objetivando alcançar a ampla compreensão do objeto proposto, além de estabelecer diálogo com autores diversos e destes entre si, procuramos por documentos, placas comemorativas de monumentos, mostras e exposições, que auxiliassem a nossa tarefa. Signos metonímicos, por si só, são monumentos que expressam em sua imagem todo o significado da época em que foram erguidos e nos dão, juntamente com a representação iconográfica do contexto paisagístico onde estão inseridos, a real dimensão de seu valor à memória coletiva, perpetuando a recordação daquele momento histórico às ações modernizadoras. A construção desta modernidade urbana, sua exposição e seus signos, se constituem no objeto central deste estudo.

Para obter as fontes de primeira mão (documentos) visitamos Institutos (Pereira Passos; Histórico e Geográfico de Santa Catarina), Arquivos Públicos (Nacional; Estadual; Casa da Memória de Florianópolis), Bibliotecas (UFSC; Nacional; UFRJ; UFES) e seus Setores de Obras Raras, oferecendo o acesso a farto número de livros, relatórios, documentos diversos, fotos. Primordial tornou-se o acesso a banco de dados *on line*, disponibilizando documentos originais digitalizados de forma a produzir informações fidedignas, diminuindo o risco de reproduzir incorreções, particularmente nos referimos as mensagens presidenciais e dos governadores do Estado de Santa Catarina obtidas na página do *Center for Research Libraries*.

Justificamos a utilização dos relatos de escritores coevos, por considerarmos os personagens que viveram à época adequados a

transmitirem com nitidez, através de seus sentimentos, as sensações da realidade vivenciada naquele momento em que o fato histórico ocorreu. Em relação as transcrições dos textos e documentos de época, apesar de a reforma ortográfica brasileira ter ocorrido a partir de 1931, após o período pesquisado, optamos pela utilização da ortografia atualizada, com exceções quando da necessidade de destaque do termo empregado.

Apoiados na estratégia de análise metodológica escoradas no princípio da montagem comparativa por justaposição, limitada ao marco espaço-temporal do estudo proposto, realizamos agrupamentos temáticos, glossário, procedimento metodológico utilizado por Walter Benjamin em “Passagens”. Esta organização por temas possibilitou desenvolver um paralelo na abordagem de semelhantes questões temáticas às distintas cidades, ao mesmo tempo em que facilitou o estabelecimento de diálogos entre autores diversos sobre o mesmo tema ou correlatos.

A problematização proposta está em levar o leitor à compreensão dos grandiosos monumentos erigidos, em suas respectivas temporalidades, enquanto signos metonímicos de um período de modernização, originalmente e intencionalmente concebidos ou que se constituíram como tal. Neste estudo, a questão semântica foi considerada, identificando que as práticas e ações adquirem significados diferentes para marcos espaço-temporais distintos. No Brasil, o *leitmotiv* permaneceria, o ideário republicano de progresso amparado pela ideologia positivista, mas o avanço da modernidade capitalista acentuaria alguns traços, as necessidades de conforto e de consumo se imporião como sinal dos “novos tempos”.

Embora a pesquisa retome a um período anterior, contextualizando o surgimento da era moderna e dos princípios concernentes a “cidade aberta”, o foco está concentrado no lapso temporal entre 1850 e 1930. Seguindo uma hierarquia, procuramos identificar a justaposição no processo de modernização urbana, apresentando intersecções nos lapsos temporais específicos a cada cidade.

Particularmente, concentramos em Paris no período compreendido entre o início das Exposições Universais e as Intervenções Haussmannianas até a ereção e iluminação da Torre Eiffel, o lapso temporal entre 1850 e 1900. No Brasil, o foco concentra-se entre 1875, Comissão de Embelezamento e Melhoramentos do Rio de Janeiro, e o ano de 1931, inauguração do Cristo Redentor. Neste intervalo abordamos o processo de modernização urbana das cidades de Vitória, Santos, Rio de Janeiro e Florianópolis. O período analisado marca

certamente uma sucessão de mudanças sem precedentes na história da cidade. No entanto, apesar de identificarmos o eixo condutor (*Leitmotiv*) comum ao processo de modernização das cidades em estudo, buscamos apresentar as suas especificidades.

As três primeiras décadas do século XX concentraram as grandes transformações da infraestrutura urbana no Brasil, instalando-se definitivamente um processo de modernização nas principais cidades e capitais. Elegemos determinados processos sociais em evidência no período, procurando conferir um caráter legítimo aos argumentos da tese que defendemos, “a modernização urbana e a ereção de monumentos como objetos expostos à demonstração de modernidade”, constituindo-se elemento fundamental para entender o processo de modernização e sua representação, signos metonímicos.

Baseamos a análise da relação entre o processo de modernização, a ideologia positivista e o imaginário com forte apelo estético no maior número possível de referências históricas e documentos confiáveis. Nas fontes históricas, buscamos fundamentar a pesquisa em historiadores com foco na história das cidades e temas pertinentes, trabalhos de autores reconhecidos no meio acadêmico por sua relevância e fidelidade ao fato histórico. No caso da capital catarinense, embora não descartemos a importância dos jornais da época como fontes históricas, optamos pelas mensagens de governo, frente ao forte vínculo entre imprensa e grupos políticos. Assim como na pesquisa histórica, no campo do urbanismo e arquitetura, adquirimos os exemplares dos principais autores e obras, realizando a organização sistemática das referências, por fichamento e glossário temático.

No Primeiro Capítulo, buscamos elucidar a compreensão da era moderna, as correntes filosóficas, artísticas e científicas que influenciaram o modo de pensar a cidade, ciclos modernizadores que conceberam a ideia de modernidade, materializada nas ações sobre Paris, signo metonímico da cidade moderna. Empreendemos esforços para conceituar e dar entendimento as expressões que adquiriram sentido maior no século XIX como, ‘*fin de siècle*’, ‘*Belle Époque*’ e ‘modernidade’. Procuramos traçar o perfil das ações de modernização em Paris e seu modelo, de forma a tecer as comparações com o lapso temporal e o modelo urbano que viria a ser implantado nas cidades brasileiras abordadas nos capítulos seguintes.

Coube neste capítulo narrar a separação entre ciência e filosofia no século XVI, assumindo a primeira uma postura laica. Por consequência, a arte emancipa-se das formas de construção e se reflete na separação entre arquitetura e construção. Surge a associação ciência,

técnica e indústria e sua relação com a sociedade se manifesta pela relação cidade e produção. A consolidação da aliança entre ciência e técnica, propulsora do industrialismo e de novas formas de construir, permitira entender o aparecimento das instituições de ensino laicas e o impulso que deram à revolução industrial, impondo às cidades nova forma, atendendo as exigências do Capital. Como consequência, as Exposições Universais consagram-se espaço de comércio, propaganda das mercadorias e a apresentação da cidade como um produto, inclusive com forte marca iconográfica que as identificam, os grandes monumentos, signos metonímicos.

O Segundo Capítulo apresenta um esforço para situar o ideário republicano e a formação de seus dirigentes, uma forma de expor a relação ciência e técnica, identificando a justificativa ideológica às intervenções sobre o cenário urbano das cidades brasileiras que procuramos descrever. Buscando estabelecer um contraste às intencionalidades das distintas categorias sobre o espaço da cidade, nos debruçamos sobre a propagação deste ideal e seus reflexos no Brasil, representados nas cidades em estudo, Vitória, Santos e Rio de Janeiro, demarcando nas análises as especificidades dos estudos de caso. Para compreendermos o avanço do processo de modernização destas cidades, objetivamos identificar o momento de implantação da infraestrutura urbana nas mesmas. As duas primeiras, Vitória e Santos, servem como parâmetros de análise e comparação com o foco central deste capítulo, a Cidade do Rio de Janeiro.

No Terceiro Capítulo, nos propomos a realizar um estudo mais específico, empreendendo esforços à compreensão dos aspectos de morfologia urbana e geo-históricos à formação sócio-espacial da cidade de Nossa Senhora do Desterro que viria a ser denominada Florianópolis, procurando identificar o significado desta nova toponímia ao processo de modernização. Acentuar a relevância da condição portuária e sua dependência do modo de transporte marítimo, possibilita-nos analisar a construção dos espaços e sua importância à vida cotidiana. Desta forma, conferimos simbolismos aos espaços da cidade, identificando os usos e a separação das categorias sociais dentro do território.

Detemo-nos na importância que assume a proclamação da República, o ideário republicano, os personagens em ascensão, numa tentativa de compreender o caráter das ações de modernização que empreenderiam à capital catarinense. Buscamos descrever o ciclo modernizador da Primeira República, um esforço de compreensão da história política focado na modernização urbana. Neste foco, procuramos identificar o apelo estético republicano nas intervenções de

remoção da população e a construção de uma imagem de modernidade objetivando superar o “atraso colonial” que, neste caso particular, constituía-se em deixar a “decadente” Desterro no passado.

No estudo de caso desenvolvido neste capítulo, a “Renovação Urbana da Fonte Grande”, identificamos a escolha por um modelo urbano na implantação da avenida, ressaltando o caráter estético das instituições educacionais nela sediadas e a importância deste princípio ao ambiente construído. A partir de uma perspectiva comparativa, tendo como eixo a Reforma Urbana do Rio de Janeiro e o Saneamento da Cidade de Santos, arriscamos estabelecer comparações com Paris, para, a partir daí, tecer a dimensão e as características do processo de modernização urbana na área central da Ilha de Santa Catarina, sua transformação à construção da “moderna” Florianópolis.

Buscamos, num primeiro momento, um distanciamento de outros trabalhos já realizados em Florianópolis para, só depois de elaborada nossa compreensão, empreendermos maior aproximação.

Fechando a análise deste ciclo modernizador empreendido durante a Primeira República, abordamos a gigantesca Estrutura de Ferro projetada à construção da ligação entre a Ilha e o Continente, a Ponte Pênsil Metálica, signo emblemático e metonímico que impõe à Cidade de Florianópolis os ares da modernidade. O Saneamento, a Avenida e a construção em Estrutura Metálica estão obrigatoriamente inseridos na constituição da cidade moderna, exibindo cenários urbanos monumentais que se tornam objetos em exposição. Os ciclos de modernização à construção da modernidade urbana, sua exposição e seus signos metonímicos se constituem no objeto central deste estudo.

## 2 PARIS: A CIDADE LUZ, ESPAÇO DA MODERNIDADE

O Gênio do Progresso está acorrentado aos pés do obscurantismo; a Inquisição floresce, a miséria e a decadência reinam sobre o mundo. Então começa a luta; o Gênio se liberta das cadeias (correntes) e se levanta em toda a beleza. Coroado pelas luzes elétricas aparece o Templo da Ciência; a Luz e a Civilização se dão as mãos e gênios as cercam bailando. (Descrição do Espetáculo Teatral “Excelsior”, exibido no Rio de Janeiro em 1883). (KOSERITZ, 1980, p. 131).

### 2.1 *FIN DE SIÈCLE*, MODERNIDADE E BELLE ÉPOQUE

Inventado na França do século XIX<sup>1</sup>, o termo *Fin de Siècle* reflete as expectativas sobre as transformações ocorridas na Europa e naquele país, as quais repercutiram em profundas intervenções no espaço da cidade. Reflexos do fim de um período e, no entanto, neste momento em particular, a expectativa de um novo tempo. O sentimento de fim de século, herdado da idade média, era de cataclismo, fim dos tempos. Ao longo da história os fins de século sempre foram tomados por apreensões em relação ao futuro, um sentimento de ruptura e fim de ciclo, ao mesmo tempo em que deixavam como legado inovações, evolução das ideias, da ciência e da técnica que, através de processos de modernização<sup>2</sup>, propiciariam a modernidade urbana<sup>3</sup>.

Pressupondo-se que todo fim é um recomeço, assim têm sido as viradas de século, este sentimento de passagem para um novo tempo. No intuito de projetar no presente um futuro distinto, constrói-se um quadro de transformação e temor. A apreensão em relação ao novo fascina e atemoriza, estimula um imaginário de incertezas. Pesavento (1999, p. 135) salienta que “como traço da decadência *fin-de-siècle*, há a recorrente ideia de que a civilização declina, a sociedade se extingue enquanto valores e hábitos”. Por outro lado, “a decadência é cada vez mais promessa, anúncio de renovação.” (LE GOFF, 2003, p. 387). Sentimentos ambíguos, abismos de incertezas, ao mesmo tempo, “nestas

<sup>1</sup>A invenção do termo *fin de siècle* apenas no século XIX não significa que o fenômeno assim designado não ocorresse anteriormente (DE JEAN, 2005, p. 212).

<sup>2</sup>A modernização pode ser entendida como um processo, como “o conjunto das transformações econômico-sociais que acompanham o desenvolvimento do capitalismo.” (PESAVENTO, 1994, p. 199, apud TEIXEIRA, 2009, p. 78).

<sup>3</sup>A modernidade- expressão artística e intelectual de um projeto histórico chamado “modernização” e produzido pela transformação capitalista do mundo- dá nascimento à experiência, também histórica, individual e coletiva, do “viver em metrópole” (PESAVENTO, 1999, p. 30).

imagens de desejo vem à tona a vontade expressa de distanciar-se daquilo que se tornou antiquado - isso significa, do passado mais recente.” (BENJAMIN, 2007, p. 41).

Os finais de século representaram para a Europa ocidental, desde a metade do último milênio, períodos plenos de novidades, indicativos de transformações. O Renascimento e a descoberta do novo mundo, findando o século XV, no século XVI as ciências se libertam da filosofia, o Iluminismo surgiria nos fins do século XVII e, por fim, a Revolução Francesa em fins do século XVIII, eventos que resultaram em profundas transformações na sociedade ocidental, as quais repercutiriam por todo o mundo, transformando o espaço citadino.

A chegada dos europeus à América, o Renascimento e a Reforma Religiosa, marcos de uma nova época, constituem-se, segundo Habermas (2002, p. 09), “nos três grandes acontecimentos por volta de 1500, que constituem o limiar histórico entre a época moderna e a medieval”. Com efeito, “o conceito de moderno pode ter tido origem na Renascença, se considerarmos que naquele período houve uma ruptura, um ponto de inflexão na cultura ocidental.” (TEIXEIRA, 2009, p. 61).

Gestado na Itália em fins do século XV, o Renascimento representa um período pleno de transformações, emergindo novas concepções que repercutiriam sobre os espaços da cidade, estabelecendo “um quadro intelectual de mudança e “oposição” ao misticismo medieval, assumindo um novo estilo na pintura, na escultura, na arquitectura e no urbanismo.” (LAMAS, 2004, p. 167). O Renascimento, entre suas distintas fases, apresenta o Barroco, compreendendo o período que vai, ainda segundo Lamas (2004, p. 167), “de 1600 até cerca de 1765”.

Na perspectiva de análise da evolução das vias urbanas no que concerne aos princípios da higiene, da estética e da circulação, o Barroco caracteriza o momento em que as principais cidades da Europa ocidental intervêm sobre os espaços monumentais, criando ambientes urbanos onde os citados princípios se manifestam, a avenida<sup>4</sup>. Entre as monumentais construções deste período, destaca-se, além da Avenida *Champs Elisées* (1667), também o cenário implantado com a construção do Palácio de Versalhes (1682) e suas imponentes avenidas, conduzindo do campo à Paris. No entanto, até então, uma construção voltada exclusivamente aos interesses do poder real, usufruto de poucos e não da sociedade, um viés mais estético do que funcional.

---

<sup>4</sup>A avenida é o símbolo mais importante e o fato capital no que diz respeito à cidade barroca (MUMFORD, 2008, p. 438).

Na evolução das vias de tráfego há uma complexidade de análises que se pode fazer sobre o desenvolvimento das cidades, desde razões políticas, econômicas, militares e sociais. A cidade, palco dos principais acontecimentos históricos, tem na rua o cenário onde ocorreram as grandes transformações da sociedade. De acordo com Mumford (2008, p. 412), “entre os séculos XV e XVIII, tomou forma na Europa um novo complexo de traços culturais. Tanto a forma quanto o conteúdo da vida urbana, em consequência, foram radicalmente alterados”. Portanto, é inegável que a era moderna “engloba o novo tempo da descoberta da América em 1492 e se estende até os nossos dias.” (KOSELLECK, 2006, p. 280).

Marshall Berman, descrevendo a aventura da modernidade, divide-a em três fases, sendo que, “na primeira fase, do início do século XVI até o fim do século XVIII, as pessoas estão apenas começando a experimentar a vida moderna; mal fazem ideia do que as atingiu.” (BERMAN, 2007, p. 25). De fato, a compreensão de um fenômeno, assim como a construção de um conceito, a partir da sucessão de fatos históricos, demanda tempo. Desta forma, “somente no curso do século XVIII o limiar histórico em torno de 1500 foi compreendido retrospectivamente como tal começo.” (HABERMAS, 2002, p. 10). Portanto, a partir do século XVIII “vigorou a consciência de que há três séculos já se vivia um novo tempo, que, não sem ênfase, se distingue dos anteriores como um novo período.” (KOSELLECK, 2006, p. 280). Este novo tempo exigiria transformações no espaço da cidade, atendendo novas exigências.

Na aplicação das ideias iluministas sobre o espaço da cidade, ainda no século XVIII, consolidar-se-iam os princípios da circulação e aeração, inspiradas na corrente sanguínea<sup>5</sup>, as quais, gradativamente, seriam aplicadas aos centros urbanos. Sob a influência destes emergentes princípios, criara-se uma nova concepção de cidade aberta, apoiada no movimento e na diversidade, “expressão tanto de um processo de transformação capitalista do mundo quanto da renovação cultural trazida pelo iluminismo, que explicava a realidade sob novas luzes.” (PESAVENTO, 1999, p. 38).

Como consequência das mudanças socioculturais e das novas ideias, além das transformações no mundo do trabalho, no final do século XVIII, a revolução francesa traria inovações que incidiriam

---

<sup>5</sup>Palavras como “artéria” e “veia” entraram para o vocabulário urbano no século XVIII, aplicadas por projetistas que tomavam o sistema sanguíneo como modelo para o tráfego (SENNETT, 2008, p. 220).

diretamente sobre a configuração do espaço citadino. Desta forma, a segunda fase da modernidade, na continuidade do pensamento de Berman (2007, p. 25), “começa com a grande onda revolucionária de 1790”. Este período efervescente repercute sobre a concepção de cidade, transformando-a, reflexo das ideias iluministas precedentes. Portanto, há um entendimento de que uma sequência de fatos, nos leva a ver os séculos XVIII e XIX como parte de um mesmo processo, consecutivo, sem rupturas.

A partir da observação de uma mudança na concepção e valorização do espaço público é que se pode perceber o surgimento da cidade moderna. Todavia, há de se considerar outras intenções implícitas nas iniciativas de construção de amplas vias. Por um lado, há a criação de espaços apropriados às manobras das tropas militares, facilitando o combate aos levantes populares. Por outro lado, no desenvolvimento da larga avenida, a dissociação entre as classes superiores e inferiores “toma forma na própria cidade. Os ricos conduzem; os pobres caminham. Os ricos rolam pelo eixo da grande avenida; os pobres estão afastados do eixo, na sarjeta.” (MUMFORD, 2008, p. 441).

O século XIX aceleraria o desenvolvimento técnico-científico e a afirmação da Revolução Industrial, o capitalismo e a especialização dos espaços imporiam uma nova ordem à cidade. Emergiria o urbanismo a partir das ideias de como deveria ser a cidade destes novos tempos, aliada as exigências da higiene, da estética e da circulação. Por consequência, a partir da concepção de cidade aberta, Paris se transformaria com as ações Haussmannianas. Tais intervenções são, segundo Ortiz (1991, p. 200), “um ponto de referência obrigatório. Os trabalhos realizados pelo barão Haussmann possuem evidentemente implicações ideológicas, políticas e econômicas”. Desta maneira, pode-se afirmar categoricamente que “não é possível abordar o século XIX sem referir a construção da Paris de Haussmann.” (LAMAS, 2004, p. 216).

O século XIX, em continuidade a todo um desenvolvimento técnico sobre o urbano, justifica as inúmeras transformações que a cidade absorve, cujas raízes provêm das experiências vivenciadas nos períodos anteriores e, se “por um lado finaliza conceitos já expressos pelo iluminismo do século XVIII, por outro lado representa a fase inicial de acontecimentos que serão levados adiante no século sucessivo.” (ZUCCONI, 2009, p. 28).

Diante da necessária consolidação dos princípios voltados à salubridade urbana, uma série de medidas seriam tomadas pelos

governantes no sentido de ordenar os usos do espaço citadino, sendo assim, “não será à toa a coincidência no surgimento e difusão de três tipos de códigos na cidade moderna de fins do século XIX: o de posturas, o sanitário e o de edificações e urbanismo.” (ANDRADE, 1997, p. 100).

Nesta evolução das vias urbanas, se entendermos o tecido urbano como um palimpsesto<sup>6</sup>, está implícito todo um conteúdo histórico dos séculos que se sucederam na construção da modernidade urbana onde, numa fascinante simultaneidade, presente, passado, futuro justapõem-se. Neste sentido, só “é possível apreendermos melhor a ideia de circulação se tomarmos como exemplo as reformas e o pensamento urbanístico que florescem no século XIX.” (ORTIZ, 1991, p. 200). A grande cidade da segunda metade do século XIX, a metrópole da era industrial, “assumiu subitamente sua forma típica em Paris, entre 1850 e 1870. Em nenhuma outra cidade deste período, mudanças resultantes do desenvolvimento da indústria ocorreram com tamanho ímpeto.” (GIEDION, 2004, p. 762).

Em meados do século XIX, as cidades apresentavam uma malha urbana representativa, enquanto construção humana, da cidade de um outro tempo, estampada nas vielas estreitas e sinuosas da velha urbe. Nestas condições, “uma caminhada a pé que dura hoje quinze minutos naquele tempo exigia uma hora e meia.” (SENNETT, 1988, p. 181). Herança de um passado medieval, inadequadas à evolução dos meios de transportes e à especialização dos espaços, exigências da sociedade industrial por vias amplas para a circulação de mercadorias, consumidores, trabalhadores e serviços, ao mesmo tempo, mais adequadas à manutenção da ordem.

O desenvolvimento técnico-científico e as novas imposições à sociedade trariam, no limiar do século XX, um período pleno de inovações e a sensação de se entrar profundamente em um novo tempo. As concepções de ideologia e poder sobre o espaço imprimem um sentido estético, signo de uma época ascendente, confirmando ser “no domínio da crítica estética que, pela primeira vez, se toma consciência do problema de uma fundamentação da modernidade a partir de si mesma.” (HABERMAS, 2002, p. 13). O adjetivo moderno seria substantivado, ainda segundo Habermas (2002, p. 14), “aproximadamente nos meados do século XIX e, pela primeira vez, ainda no domínio das belas-artes”.

---

<sup>6</sup>Harvey (1992, p. 69), por exemplo, refere-se ao “tecido urbano como algo necessariamente fragmentado, um “palimpsesto” de formas passadas sobrepostas umas às outras”. (grifo do autor)

Diante das demandas emergentes, as vias cortando a malha urbana se adequariam a dinâmica da circulação viária e ao aspecto estético. Neste sentido, com o surgimento da força eletromotriz, nas grandes cidades, após 1870, “nos transportes públicos o futuro pertence à eletricidade.” (ORTIZ, 1991, p. 199). Um avanço gigantesco em termos de mobilidade urbana, sendo que em um passado bastante recente, “em Paris, os ônibus puxados a cavalos tinham sido introduzidos em 1838, mas seu grande período de incremento foi a década de 1850.” (SENNETT, 1988, p. 181). Desta forma, diante da valorização do espaço, na construção deste novo cenário, “se o centro era o cartão de visitas, as camadas populares, desalojadas, deveriam ir para os subúrbios – para onde se estendia a rede dos transportes públicos.” (PESAVENTO, 1999, p. 176).

As amplas vias, desta forma, seriam implantadas já sob a influência da necessidade de espaços para veículos maiores que transportavam dezenas de pessoas. Demandas da sociedade moderna que, cada vez mais, especializava os espaços e distanciava o local de trabalho da residência, fundadas na proposta da fluidez urbana.

Figura 01: Paris, metade do século XIX, amplas vias, ainda sob tração animal



Fonte: <http://www.parisenimages.fr>

O avanço da industrialização, as novas relações econômicas, a especialização, a valorização do espaço, renovando-se através de avanços nas técnicas construtivas, proporcionariam maior lucratividade e ampliariam os conceitos relacionados ao uso da cidade. Por sua vez, Paris seria o palco desta nova concepção do espaço urbano, em maior profundidade, devido as grandes intervenções da segunda metade do século XIX, proporcionando o fluxo do ar, das águas e da circulação de pessoas e serviços. Não por acaso, “Napoleão III e Haussmann conceberam as novas vias e artérias como um sistema circulatório urbano.” (BERMAN, 2007, p. 180).

A transformação da rua e dos espaços da cidade imprimiriam a negação da forma anterior e a criação de outro padrão na construção do urbano, novas formas e funções. Diante das emergentes demandas econômicas e sociais, as ações político-administrativas impõem a renovação, adequada aos novos preceitos, pois “a modificação do espaço de uma cidade, dando a ela forma e feição, contém em si um projeto político de gerenciamento do urbano em sua totalidade.” (PESAVENTO, 1999, p. 16). Resultado da aliança entre os interesses do Estado e do Capital, “o crescimento das cidades e a urbanização do mundo é um dos fatos mais notáveis do mundo moderno.” (WIRTH, 1967, p. 98).

Consequentemente, a condição necessária de moradia das classes proletárias no centro urbano, devido a abertura de vias de fluxo rápido e a difusão dos meios de transportes de massa, era algo agora dispensável. Sendo assim, o conjunto de edificações das áreas centrais valorizadas, inadequados a novos usos, seriam substituídos na perspectiva de que a condição de sucesso pecuniário era desprezar o passado, “porque se tratava de um fato consumado, e acolher o novo, simplesmente porque era um afastamento e, por conseguinte, uma nova oportunidade de empreendimento lucrativo.” (MUMFORD, 2008, p. 493).

Finalmente, ilustrando a terceira e última fase da modernidade, dentro da concepção de Berman (2007, p. 26), “no século XX, o processo de modernização se expande a ponto de abarcar virtualmente o mundo todo”. O reflexo se daria nos centros urbanos, locais de exposição, concentração da produção, da oferta e dos consumidores. Como resultado da adequação dos espaços às novas condições, “a própria aparência das cidades, das ruas, das casas, modifica-se. A vida parece ampliar-se e abrem-se os horizontes sem limites.” (LEFEBVRE, 1969, p. 126). Tudo isto, em “seu impulso mais íntimo se deve ao aparecimento das máquinas.” (BENJAMIN, 2007, p. 41).

Em “Introdução a Modernidade- Prelúdios”, Henri Lefebvre ilustra o período criativo de fins do século XIX, que resultou no limiar de um século XX pleno de novidades com o surgimento das grandes invenções oriundas do desenvolvimento técnico científico,

a eletricidade, o auto, o avião – entram na prática industrial e social. E também os inícios do cinema, da publicidade transformada pelos novos meios, da gravação mecânica da voz e da música. A vida muda, então, de maneira sensível e visível. (LEFEBVRE, 1969, p. 126).

De fato, são múltiplas as inovações, as quais teriam espaço na cidade. Pelas ruas chegarão as canalizações de água e esgotamento sanitário, sobre seu pavimento circularão os automóveis, em suas suntuosas quadras se instalarão os cafés e as salas de cinema, por ela a informação circula, todo um conjunto de consumidores, desta nova ordem, acessam os seus benefícios. As ruas transportam e comportam as novidades, reflexos de um fabuloso processo que teve impulso num contexto em que no seio da aceleração histórica, “na área cultural ocidental, simultaneamente por arrastamento e reação, aparece um novo conceito, que se impõe no campo da criação estética, da mentalidade e dos costumes: a modernidade.” (LE GOFF, 1994, p. 179).

A luz que penetra, amplia os Horizontes, as aberturas no espaço permitem um campo visual maior, um alcance mais longo da paisagem, até mesmo pelo reflexo nas vitrinas. A rua, artéria vital da cidade, se alargaria para abrir estes horizontes sem limites, rompendo definitivamente “as muralhas”. As cidades sofreram transformações em uma velocidade deslumbrante, os trens possibilitaram a expansão em direção as áreas periféricas, a eletricidade possibilitaria implantar meios de transportes de massa, os bondes elétricos integrariam os bairros contíguos as áreas centrais.

Neste íterim, as ruas ganharam iluminação mais eficiente, despertando o caráter fascinante da vida noturna das cidades e, no campo da estética, “os materiais que traduzem este fascínio, a luz elétrica e sua aplicação nos anúncios luminosos vão impactar fortemente artistas modernos.” (TEIXEIRA, 2009, p. 70). As ruas, lugares onde a vida moderna acontece, passariam por transformações para receberem este público apto ao consumo da modernidade, onde “o espaço ocupado pela liberdade consumava a crença iluminista no direito de ir e vir.” (SENNETT, 2008, p. 241). Sobretudo, enquanto artérias, elementos primordiais de uma cidade, sofreriam os impactos desta nova ordem

representada na estética da rua como o palco dos novos tempos e de um espaço que criaria a condição para a modernidade, pois “o caminho aberto leva à praça pública.” (BERMAN, 2007, p. 20).

Nesse contexto de um mundo urbano em transformação, as cidades eram providas de uma série de novos serviços que requalificavam os espaços, adquirindo salubridade e amplas possibilidades de deslocamentos diários, abriam-se amplas vias para indivíduos em locomoção, multidões em movimento.

O avanço da modernidade traria a separação dos locais de moradia entre ricos e pobres, a especialização dos espaços, estes últimos na periferia e aqueles com maior poder econômico em áreas selecionadas nas proximidades das áreas centrais. Uma tendência que se alastraria pelo mundo, a partir da virada do século, inspirada nas transformações de Paris onde na segunda metade do século XIX, Haussmann “levou a cabo o maior esquema de redesenvolvimento urbano dos tempos modernos, destruindo boa parte da malha medieval e da Renascença; retas, as novas vias ligavam o centro da cidade aos distritos.” (SENNETT, 2008, p. 269).

Com o advento dos tempos modernos<sup>7</sup>, as formas antigas e novas entram em choque, contradições em que os desejos do progresso se encontram com os valores da tradição, compondo o cenário onde “a modernidade ficou menos igual a ela mesma; e a antiguidade, supostamente, nela contida, apresenta na verdade o aspecto do caduco.” (BENJAMIN, 1985, p.23). No entanto, “por trás dos interesses imediatos do novo capitalismo, com seu amor abstrato ao dinheiro e ao poder, teve lugar uma mudança em toda a estrutura conceptual.” (MUMFORD, 2008, p. 434). Todavia, a sensação é de que, “apesar disso, o trágico movimento da história moderna em princípio conduz a um final feliz.” (BERMAN, 2007, p. 131).

A sensação de se viver sob os auspícios de um novo tempo traz, concomitantemente, a perspectiva de um futuro declinando em relação ao passado. Referindo-se à França na virada do século, Ortiz (1991, p. 52) relata que, “o período entre 1880 e 1914 tem muitas vezes sido imaginado como uma *Belle Époque*”. Esta expressão<sup>8</sup> foi cunhada no século XX quando a França, após ser anfitriã de inúmeras exposições universais da modernidade, “conhece uma crise econômica e enfrenta as

---

<sup>7</sup>Corresponde ao uso contemporâneo do termo em inglês e francês: por volta de 1800, *modern times* e *temps modernes* designam os três séculos precedentes (HABERMAS, 2002, p. 09).

<sup>8</sup>A *Belle Époque* seria o refluxo de uma época, seus excessos expressariam o fim de uma civilização (ORTIZ, 1991, p. 52).

lembranças recentes da Primeira Grande Guerra, ela encerra uma conotação nostálgica, algo como um passado áureo perdido para sempre.” (ORTIZ, 1991, p. 52).

Ao adentrar o século XX, Paris representava o símbolo mais puro da modernidade. No entanto, veículos à tração animal ainda disputavam espaços com os motorizados.

Figura 02: A Avenida Champs-Élysées. C. 1910



Fonte: [www.parisenimages.fr](http://www.parisenimages.fr)

Figura 03: Rua de Fauburg. C. 1910



Fonte: [www.parisenimages.fr](http://www.parisenimages.fr)

O auge e a idéia do declínio se encontram no momento em que se tem a percepção de atingir o ponto máximo de ascensão. No entanto, ao entrar o novo século, já era possível desfrutar de toda a modernidade urbana produzida no período. Desta forma, segundo Ortiz (1991, p. 53), “se pode divisar a *Belle Époque* com outros olhos. Afinal, este é o momento em que a França torna-se uma sociedade moderna”. Nas primeiras décadas do século XX os veículos automotores já se firmavam, havia uma compreensão clara e evidente de seu predomínio no futuro, reinando absoluto de ora em diante.

O futuro se apresentava, entre avanços e crises, para uma modernidade irreversível, afinal “histórias do século XIX e dos tempos atrasados! Estão ultrapassados agora, acabados para nós modernos!” (LEFEBVRE, 1969, p. 118). Esta modernidade refletida nas vias, na evolução dos meios de transportes, imagem e salubridade dos espaços construídos, repercute os princípios da higiene, da estética e da circulação, frutos do desenvolvimento e aplicação de ideias sobre o espaço urbano. Esta renovação, impulsionada por múltiplos interesses, resultaria na construção de cenários monumentais, emblemáticos à modernidade, pois “o *locus* do moderno é a cidade, essa entendida aqui como fruto do processo de industrialização.” (TEIXEIRA, 2009, p. 61).

A renovação da cidade, a partir de seus pontos centrais, introduz uma configuração ao ambiente urbano que o diferencia de um passado recente em termos de qualidade do ambiente construído. A implantação de amplas avenidas que receberia, ainda em fins do século XIX, a iluminação elétrica e sob as quais encontram-se sistemas canalizados de água, permitem a circulação em todos os campos da necessidade humana. Esta transformação da cidade, que teve em Paris seu modelo mais emblemático, ultrapassaria as fronteiras continentais e alcançaria outras regiões do mundo, sempre atentas às transformações do “velho mundo”. No Brasil, as Reformas Urbanas criariam cenários à *Belle Époque*, destacando-se a construção das “avenidas jardins”, concebidas por Saturnino de Brito, e a Avenida Central no Rio de Janeiro, durante a Reforma Passos.

Destas práticas e sua cientificidade emerge o urbanismo. A difusão da ciência, das novas práticas urbanas, seus agentes e as primeiras implantações de sua representação máxima, o Saneamento, a Avenida e a Estrutura de Ferro, signos emblemáticos que constituem a cidade moderna, exibidos em grandiosos eventos receptores de milhares de pessoas, oriundas de diversas partes do mundo, para observarem cenários urbanos monumentais em exposição, modernidade urbana e signos metonímicos.

## 2.2 A REVOLUÇÃO NA RENOVAÇÃO URBANA: A AVENIDA E O SANEAMENTO

A evolução das cidades resulta da experiência humana sobre este espaço de consolidação das práticas sociais, econômicas e políticas. A cidade reflete, enquanto construção humana, o acúmulo de vivências e a satisfação de necessidades, à medida que se consolidam as relações entre os distintos setores sociais envolvidos. Desta forma, objetivando superar as dificuldades advindas da complexidade de situações originadas no agrupamento humano com o desenvolvimento das relações capitalistas, as intervenções sobre a cidade, cumprindo objetivos pré-determinados, estabeleceriam transformações que, em maior ou menor grau, tornaram as cidades mais adequadas às funções exigidas.

Na construção da cidade moderna, objetivando identificar as causas que deram impulso às transformações urbanas, pode-se balizar o século XIV como o momento em que a transformação do espaço urbano se mostrava mais premente. A Europa vivenciou neste período a desagradável e devastadora experiência da Peste Negra que, segundo Mumford (2008, p. 413), “varreu entre um terço e metade da população, segundo estimativas mais conservadoras”.

Fruto das más condições de salubridade das cidades, aliada a inexistência de equipamentos sanitários adequados e aos péssimos hábitos de higiene da população, tal experiência refletiria, durante os séculos consecutivos, sobre a necessidade de uma nova dimensão aos espaços urbanos, amplos, abertos e saneados. Todavia, mesmo com as catastróficas experiências adquiridas em função das grandes epidemias, somente a partir de 1740, “os grandes centros europeus começaram a cuidar da limpeza urbana, drenando buracos e depressões alagadas, cheias de urina e fezes, promovendo sua canalização para esgotos subterrâneos.” (SENNETT, 2008, p. 220).

Melhores condições de arejamento das cidades surgiriam como consequência do movimento artístico denominado Renascença. Sob este impulso conceber-se-ia o espaço urbano fundamentado em princípios estéticos, obras de arte expressando espaços abertos, amplos à contemplação da paisagem. Diante das transformações urbanas ocorridas, corroborando com a ideia de construção da cidade moderna a partir de princípios estéticos e da necessidade de circulação, “a rua renascentista e as suas variações mais elaboradas, como a avenida, são retilíneas por razões estéticas e de perspectiva, e também para resolver problemas viários.” (LAMAS, 2004, p. 172).

No período do Renascimento conhecido como Barroco, as principais cidades da Europa ocidental intervêm criando espaços monumentais, ambientes urbanos onde os princípios da estética e da circulação se manifestam através da monumental avenida. Entre as monumentais construções deste período, destaca-se a Avenida *Champs Elisées*, construída em 1670, onde, a partir de 1806, Napoleão ergueria o Arco do Triunfo. No entanto, Versalhes<sup>9</sup> “com sua imponente avenida que leva a Paris, constitui o grande espaço de tais criações.” (GIEDION, 2004, p. 134).

A imponente avenida do Período Barroco merece destaque, pelo fato de que “através de eixos, simetrias e perspectivas criava efeitos e sensações que mudavam o real e valorizava o espaço ou as edificações através de princípios de projeto e construção.” (SOUZA, 1997, p. 121). Cabe reforçar, então, que “foi por meio das novas estruturas estéticas que a cidade definiu a nova personalidade coletiva que havia emergido e encarou com renovado orgulho a sua própria face.” (MUMFORD, 2008, p. 81).

Referindo-se aos princípios estéticos como propulsores da ideia do espaço amplo, aberto à contemplação, sobretudo, Mumford (2008, p. 435) ressalta que “a perspectiva longa e a vista para dentro do espaço-aquelas características típicas do planejamento barroco- foram descobertas inicialmente pelo pintor”. No entanto, de acordo com Choay (1979, p. 51), “nenhuma prática das artes plásticas, nenhum conhecimento da geometria pode conduzir à concepção de um projeto legível; só pode fazê-lo a experiência da cidade”.

Aprimorando-se a aplicação dos princípios estéticos, conciliados a emergência de questões relativas à higiene e circulação viária, consolida-se a evolução da cidade. Fundada no atendimento a estas demandas, surge a avenida, incorporada à expressão arquitetônica, constituindo parte essencial desta, constituída por elementos que se expressam nos aspectos visuais, que são mais legíveis nas áreas amplas, em oposição a “uma cidade concentrada em termos de fechamento e sobreposições. Tais elementos se tornarão a base do vocabulário formal de Haussmann, onde apenas certos valores preestabelecidos se tornam visíveis.” (PANERAI, 2013, p. 14). No entanto, em sua origem, a cidade barroca alicerçada em princípios estéticos, quanto a salubridade, segundo Mumford (2008, p. 459), “com toda a sua luxuriante exibição,

---

<sup>9</sup>Versalhes liga-se a Paris por meio de uma avenida. Esta se inicia entre dois edifícios separados por um grande pátio e termina em Paris, no *Champs-Elisées* e no Louvre (GIEDION, 2004, p. 162).

não suportará uma inspeção rigorosa em matéria de padrões higiênicos e sanitários: a cidade medieval típica era mais salubre”.

Os princípios da higiene e aeração, somados a estética, consolidar-se-iam dentro do ideário iluminista, mesmo que tardiamente aplicados aos centros urbanos<sup>10</sup>. Em fins do século XVIII, construtores e reformadores passaram a dar maior ênfase, segundo Sennett (2008, p. 215), “a tudo que facilitasse a liberdade do trânsito das pessoas e seu consumo de oxigênio, imaginando uma cidade de artérias e veias contínuas, através das quais os habitantes pudessem se transportar”. Desta forma, o florescimento do iluminismo caracteriza um período efervescente que repercutira nas intervenções sobre o espaço da cidade. Pesavento (1999, p. 33) reforça que “na passagem do século XVIII para o XIX, surgiu uma nova concepção de cidade, o que veio a expressar que ocorriam mudanças nas ideias e imagens que os indivíduos tinham do seu espaço e do mundo em geral”.

Em decorrência dos estudos sobre a circulação sanguínea realizados por William Harvey, cujos princípios seriam aplicados à cidade na perspectiva iluminista do século XVIII, as condições de salubridade dos espaços urbanos centrais melhorariam. Richard Sennett (2008, p. 214) afirma que, “tais descobertas sobre a circulação do sangue e a respiração levaram a novas ideias a respeito da saúde pública, elas começaram a ser aplicadas aos centros urbanos”. Portanto, podemos afirmar que o urbanismo, enquanto resultado das intervenções habilmente planejadas e aprimoradas com o desenvolvimento das técnicas aplicadas sobre o espaço urbano, “tem seus fundamentos firmados em seus predecessores iluministas, que concebiam as cidades como artérias e veias, os urbanistas modernos colocaram esse imaginário a serviço de novos usos.” (SENNETT, 2008, p. 265).

Dentro desta visão da cidade enquanto organismo vivo e diante da difusão da necessidade de asseio e higiene, emergiria sobre o espaço urbano, a partir de preceitos médicos, os princípios do higienismo<sup>11</sup>. Movidos no apelo à modernidade com a transformação, a modernização dos espaços, os higienistas entendiam que os setores populares estavam, segundo Ortiz (1991, p. 82), “aprisionados a costumes “atrasados” e “anacrônicos”, deslocando o problema das epidemias desta cultura

---

<sup>10</sup>Em 1750, a municipalidade obrigou o povo parisiense a lavar o estrume e o entulho acumulado defronte às residências. Em 1780, foi proibido esvaziar os penicos nas ruas (SENNETT, 2008, p. 220).

<sup>11</sup>O higienismo é uma teoria que apreende a realidade endêmica das doenças e uma ideologia que permite ao corpo medical elaborar uma política de saúde (melhorias dos hospitais, encanamentos de água, abertura de esgotos, etc.) (ORTIZ, 1991, p. 82).

“bárbara” para um diagnóstico que “medicaliza” a sociedade, o que lhes permite agir sobre ela”. Mesmo assim, apesar de algumas concepções equivocadas, foram os filósofos infeccionistas, “na verdade que produziram o arcabouço ideológico básico às reformas urbanas realizadas em várias cidades ocidentais na segunda metade do século XIX e nas primeiras décadas do século XX.” (CHALHOUB, p. 65).

Uma demonstração das vias urbanas, herdadas da idade média, comprimidas entre muralhas, podem ser observadas nas imagens a seguir:

Figura 04: Rua estreita e sinuosa Figura 05: A via e a sarjeta central, (C. 1865)



Rue des Marmousets, desaparecida hoje.  
Fotografia da velha Paris por Charles Marville, 1865



Rue de la Colombe. Foto de Charles Marville, 1865

Fonte: Pesavento (1999, p. 143- 145)

A drenagem pelo centro da via, o alinhamento irregular e a largura ínfima das ruas da cidade medieval, apresentavam-se inadequadas às demandas da circulação do ar, mercadorias e pessoas, além do aspecto militar, dificultando o deslocamento dos pelotões. A umidade advinda da drenagem das águas na superfície da via, servindo também aos despejos noturnos das águas servidas, associada a pouca circulação do ar e baixíssima insolação, tornavam-se favoráveis à disseminação de mosquitos, proliferação de doenças e propagação de ondas epidêmicas.

Diante destas condições de insalubridade das vias urbanas, aliada ao grande adensamento populacional em habitações sem as mínimas

instalações sanitárias adequadas, os homens se deterioravam “nesses bairros ruins de Paris, sofrendo mesmo, no entender dos contemporâneos, um processo de degeneração biológica que atinge sua população no intervalo de duas ou três gerações.” (BRESCIANI, 2004, p. 76).

Desta forma, objetivando tornar a cidade apta à aplicação dos princípios da estética, higiene e circulação e ao desenvolvimento das forças do capital, após “ter sido isolado o vibrião do cólera e ter individuado a causa de difusão na eliminação das fezes, os cientistas deixam o campo aos engenheiros sanitários e aos seus projetos de condutores sanitários.” (ZUCCONI, 2009, p. 106).

Neste contexto urbano, aqueles que tinham recursos para residir em espaços menos adensados, propiciando um afastamento dos espaços insalubres e com propensão ao contágio nas grandes ondas epidêmicas, assim o faziam, pois a cidade deve ser a imagem “que cada homem fazia de uma vida a ser evitada: multidões de pessoas desamparadas, desenraizadas e ameaçadoras, sendo a manutenção de uma vida decente uma questão de sorte mais do que de vontade.” (SENNETT, 1988, p. 178). Logicamente, neste sentido, entre as transformações, “consideramos ser o esgoto uma imagem simbólica da “outra Paris”.” (PESAVENTO, 1999, p. 78).

Paris apresentaria resultados magníficos nesta união de ciência e técnica sobre o espaço urbano. Decorre que, somente a França possuía uma instituição que conjugaria técnica e ciência à sociedade industrial, a Escola politécnica, que estava “sistematicamente formando engenheiros com uma bagagem teórica insuperável. A primeira transformação de uma cidade para ajustá-la às modificações causadas pela indústria foi realizada por engenheiros.” (GIEDION, 2004, p. 786).

Para entender esta construção da cidade moderna, a partir de Paris, pautada numa nova forma de pensar o urbano sob os pilares da ciência e da técnica, revalorizando o espaço a adequando-o às novas exigências, fruto da Revolução Industrial. Convém estudar, aprofundar conhecimento sobre o contexto histórico da formação de seus construtores, o surgimento das instituições que os formaram, o desenvolvimento da estrutura de ferro e da técnica construtiva com este material, forjando as grandes obras, símbolos da modernidade. Procede, também, um breve estudo dos princípios ideológicos impulsionadores e norteadores do progresso científico preconizado, seu reflexo nas formas de pensar a cidade.

### 2.3 A ESCOLA POLITÉCNICA- A TÉCNICA E A CIÊNCIA APLICADAS À CIDADE INDUSTRIAL

Assim, conforme vimos, no século XVI houve a separação entre ciência e filosofia. No século XIX, por consequência, a arte emancipa-se das formas de construção e a manutenção de uma postura historicista, por parte da arquitetura, se reflete na separação da arte em oposição à ciência e a técnica, conseqüentemente entre arquitetura e construção. A nova era, impulsionada pelas máquinas, teria com o avanço da metalurgia um material moldável para inventos e técnicas de construção, o ferro.

O advento da Revolução Industrial, proporcionado por um instrumento construído em ferro, a máquina à vapor, teria neste material todo o suporte para a evolução dos equipamentos fabris, infraestrutura de transportes sobre trilhos (trens, bondes, estações) e a construção de magníficas pontes de ferro transpondo penhascos abruptos. A estrutura de ferro proporcionaria o estabelecimento de diversificadas e funcionalmente distintas edificações, até chegarmos ao arranha-céu. O desenvolvimento industrial do ferro proporcionou uma revolução em todos os campos da atividade construtiva. Por consequência, nasce um “novo tipo de relacionamento entre ciência, tecnologia e indústria, que sustentou a realização das potencialidades produtivas da sociedade em uma extensão anteriormente inimaginável.” (MESZAROS, 2004, p. 246).

Nesta perspectiva histórica, a arquitetura durante o Movimento Romântico, período compreendido entre os anos de 1760 e 1830, distanciar-se-ia dos problemas emergentes à nova prática de construção. Para Benévolo (2004, p. 62), “estes passam às mãos de uma categoria especial de pessoas, os engenheiros, enquanto que os arquitetos, perdido o contato com as exigências concretas da sociedade, refugiam-se em um mundo de formas abstratas”. A consolidação da aliança entre ciência e técnica, propulsora do industrialismo e de novas formas de construir, ocorre ainda na primeira metade do século XVIII, manifestando-se, segundo Frampton (1997, p. 09) na “cisão definitiva entre engenharia e arquitetura, um momento que se costuma remontar à fundação, em Paris da *École des Ponts et Chaussées*, a primeira escola de engenharia, em 1747”.

Ao assumir uma postura laica, a ciência predomina sobre as formas de pensamento consideradas arcaicas, fator que contribuiu significativamente, segundo Meszaros (2004, p. 246), “para a vitória do movimento do Iluminismo e para limpar o terreno para seu próprio desenvolvimento futuro, e também, ao mesmo tempo, para o

desenvolvimento prático da Revolução Industrial”. Consequentemente, no século XIX, por dominância de uma visão puramente cientificista, os caminhos da ciência e das artes entraram em divergência, a partir de então, gradativamente, “a conexão entre os métodos de pensar e sentir se rompe.” (GIEDION, 2004, p. 207).

Em sua “História Crítica da Arquitetura Moderna”, Kenneth Frampton descreve de forma elucidativa como a trajetória divergente entre ciência e arte levariam a dois campos, duas linhas de pensamento, duas “Escolas”,

uma, fundada na ciência, tomou forma imediata nas extensas obras rodoviárias e hidroviárias dos séculos XVII e XVIII e deu origem a novas instituições técnicas. A outra levou ao surgimento das disciplinas humanistas do iluminismo, inclusive as obras pioneiras da sociologia, da estética e da arqueologia modernas. Desta forma, os arquitetos do século XVIII, então conscientes da natureza emergente e instável de sua época, buscaram um estilo autêntico por meio de uma reavaliação precisa da antiguidade (FRAMPTON, 1997, p. 03- 04).

Como resultado da associação ciência, técnica e indústria, tão propagada pelos Saint-simonianos<sup>12</sup>, estimulada pela criação, anteriormente, da *École des Ponts et Chaussées*, surgia em Paris a Escola Politécnica<sup>13</sup> como consequência deste movimento, sendo “fundada durante a Revolução Francesa, em 1794- três anos após a *Proclamation de la liberte Du travail*, o documento que abolia as obstruções legais para o crescimento da indústria moderna na França.” (GIEDION, 2004, p. 238). Com a fundação da Escola Politécnica, “os franceses propugnaram pelo estabelecimento de uma tecnocracia coerente com os efeitos do império napoleônico.” (FRAMPTON, 1997, p. 26).

Recém instalada e fortemente amparada na trilogia ciência, técnica e indústria<sup>14</sup>, a Escola Politécnica induziria a diferentes formas

---

<sup>12</sup>Sobre os Saint-simonianos: Escola constituída por um verdadeiro corpo de engenheiros e empresários industriais, grandes homens de negócios, apoiados pelo poder dos bancos (BENJAMIN, 2007, p. 617).

<sup>13</sup>A característica da *École Polytechnique* era a coexistência do ensino puramente teórico com uma série de cursos de aplicação relativos à engenharia civil, à arquitetura, à fortificação, às minas, e mesmo às construções navais (BENJAMIN, 2007, p. 857).

<sup>14</sup>A Escola Politécnica, segundo Giedion (2004, p. 238), “desempenhava o importante papel de combinar teoria à prática. O fato de ter influenciado diretamente a indústria é irrefutável”.

de pensar a relação sociedade, cidade e produção nas primeiras décadas do século XIX, representada na figura do engenheiro<sup>15</sup>, recentemente surgida. Nesta instituição, “pela primeira vez, foi feita a tentativa de estabelecer uma articulação entre ciência e vida, de trazer para a indústria as aplicações práticas das descobertas nas ciências físicas e matemáticas.” (GIEDION, 2004, p. 239).

Por outro lado, com a fundação da Escola de Belas Artes em 1806<sup>16</sup>, Napoleão recuperaria o academicismo de uma instituição do antigo regime. Desta forma,

desde o início do século duas posições opostas, ambas extremas e representadas por um instituto oficial, se confrontavam na França: a *École des Beaux-Arts* e a *École Polytechnique*. A existência separada de uma *École des Beaux-Arts* e de uma *École Polytechnique* aponta para a cisão entre arquitetura e construção. Um levantamento das publicações sobre arquitetura do século XIX revelará que as duas questões mais discutidas na época eram oriundas das controvérsias entre estas duas escolas. Por mais de sessenta anos a questão foi debatida por vários teóricos (GIEDION, 2004, p. 238- 241).

O conceito de engenheiro, que se origina logo a após a Revolução Francesa, começa a se afirmar, com ele acirra-se a oposição entre as Escolas politécnicas e de Belas Artes, Engenharia e Arquitetura. De acordo com Pevsner (2002, p. 403), “por volta de 1800, em função da crescente divisão de especializações, o trabalho do arquiteto e do engenheiro passaram a constituir profissões independentes, requerendo formação diferenciada”. Até mesmo porque, “onde os problemas de contexto cultural dificilmente podiam surgir, o engenheiro reinava absoluto.” (FRAMPTON, 1997, p. 31).

Sendo assim, a engenharia se destacaria em relação à arquitetura pelo domínio de um material para construção que, desde a época

---

<sup>15</sup>Em 1791, surge na França a designação “engenheiro” (*ingénieur*) para os oficiais da arte das fortificações e do assédio (BENJAMIN, 2007, p. 195).

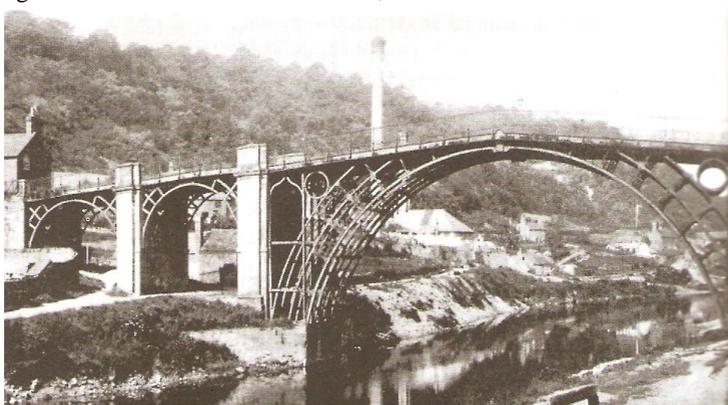
<sup>16</sup>Em 1806, surgiu a ideia de criar uma espécie de congregação de professores, o que levaria o nome de Universidade. No entanto, desde o decreto de 15 de Setembro de 1793, as universidades tinham desaparecido na França. Optou-se assim pela criação da *École de Beaux-Arts*, “instituição que sucedeu à a *Académie Royale d’Architecture* depois da Revolução.” (FRAMPTON, 1997, p. 09).

romana, pouco havia se desenvolvido, o ferro<sup>17</sup>. No entanto, durante o século XVIII inúmeros experimentos levariam ao aprimoramento deste material para as grandes obras, as pontes de ferro, rompendo obstáculos até então intransponíveis, apesar de pioneiras e infrutíferas tentativas. Um exemplo típico ocorreu na França, segundo Giedion (2004, p. 193), “a fracassada tentativa feita em 1755 para construir uma ponte sobre o Rio Rhône. Só mais de vinte anos depois foi finalmente construída a primeira ponte de ferro fundido na Inglaterra, sobre o Severn”.

A execução desta ponte representa um dos experimentos mais arrojados quanto ao uso do novo material, simbolizando com sucesso o desenvolvimento desta forma de construção, através “da primeira ponte de ferro, que é construída de 1777 a 1779 sobre o Severn, perto de Coalbrookdale.” (BENÉVOLO, 2004, p. 46). O reconhecimento e a grandeza de tal feito são reconhecidos um ano antes de sua inauguração, “em 1778, seu construtor é agraciado com a medalha de ouro pela Sociedade Inglesa das artes.” (BENJAMIN, 2007, p. 204).

A primeira ponte de ferro fundido abriria um caminho promissor para outras que viriam, encurtando distâncias.

Figura 06: A Primeira Ponte Metálica, sobre o Severn



Fonte: Giedion (2004, p. 196).

Esta ponte com o vão central de aproximadamente 30 metros, sustentado por um único arco, constitui-se em uma estrutura rígida de ferro fundido. O desenvolvimento da ponte de ferro e suas potencialidades seriam impulsionados com o avanço da industrialização

---

<sup>17</sup>O ferro, como todos sabem, está longe de ser um material novo; seu uso remonta aos tempos pré-históricos. Foi empregado somente de modo esporso, entretanto, nos grandes edifícios da Antiguidade clássica. (GIEDION, 2004, p. 193).

e a necessidade de transpor obstáculos ao transporte do combustível às caldeiras, o carvão, além de possibilitar o rápido deslocamento de mercadorias e pessoas.

A demanda de tráfego, cargas e vãos cada vez maiores, exigiria uma resposta elástica às solicitações dinâmicas, levando ao desenvolvimento da ponte pênsil, ainda em fins do século XVIII, no entanto para suportar tais cargas exigia-se a utilização de um material com elasticidade e resistência compatíveis. A técnica da construção de pontes suspensas em ferro tem como marco de sua evolução a construção na Inglaterra em 1813 da “ponte sobre o rio Tweed, com 110 metros, que é considerada o protótipo das pontes suspensas europeias.” (BENÉVOLO, 2004, p. 50). Inicialmente foram usadas correntes de ferro que, no entanto, apresentavam limitações quanto a resistência dos elos.

A solução viria com a ponte sustentada por cabos de aço, ainda antes do fim da primeira metade do século XIX. Frampton (1997, p. 27) destaca que “a ideia de usar cabos de fio trefilado, em vez de cadeias, parece ter-se insinuado pela primeira vez em 1816 a White e Hazard, em sua ponte para pedestres sobre as cataratas do Schuykill, na Pensilvânia”. Mas, efetivamente a iniciativa pioneira de Ponte Pênsil em maior escala se daria na França, onde, segundo Giedion (2004, p. 202), o “primeiro exemplo foi construído sobre o Rhône, próximo a Tournon, em 1824. Pela primeira vez o cabo de aço foi empregado para este fim na Europa”.

Figura 07: A Ponte Pênsil sobre o Rhône, Tournon, França



Fonte: <http://paginas.fe.up.pt/pontes/pensil>. Acesso realizado em 21/10/2012

A ponte com 170 metros de extensão, distribuídos em dois vãos simétricos de 85 metros sustentados por cabos de aço, apresenta largura de 6,20 m, piso em formato de tabuleiro de madeira. Esta obra, objeto de estudos acadêmicos pouco tempo após a sua construção<sup>18</sup>, seria aperfeiçoada durante todo o século XIX, resultando em estruturas gigantescas emoldurando a paisagem urbana e comunicando eficientemente áreas em franco desenvolvimento e cujas condições geográficas exigiam amplos vãos entre torres.

A experiência mais emblemática de fins do século XIX é a ponte do Brooklyn, ligando Nova York à Ilha de Manhattan, representando o ápice da construção de pontes pênséis em cabos de aço, largamente desenvolvida ao longo do século<sup>19</sup>, consolidando este sistema construtivo.

Figura 08: Ponte do Brooklyn em Fins do Século XIX



Fonte: <http://www.nyc-architecture.com>. Acesso realizado em 15/07/2012

Sua construção, iniciada em 1869, levaria 14 anos para a conclusão, sendo completada em 1883, ostentando um vão central em forma de tabuleiro com 487 metros suspenso por cabos de aço de forma que apresenta um sistema híbrido, pênsil e estaiado, uma rede de estais

---

<sup>18</sup>A obra foi tema de um exaustivo estudo analítico realizado para a École des Ponts et Chaussées, a publicação dessa obra em 1831 inaugurou a idade de ouro da ponte pênsil na França, onde cerca de uma centena de estruturas foi construída na década de seguinte (FRAMPTON, 1997, p. 27- 28).

<sup>19</sup>A ponte pênsil foi desenvolvida durante todo o século XIX, à medida que vãos mais largos eram exigidos e o volume de tráfego aumentava (GIEDION, 2004, p. 204).

acrescentadas em cada lado estabilizava a estrutura, compondo a primeira ponte suspensa estaiada do mundo. Nesta ponte, apesar da complexidade de seu sistema construtivo, utilizou-se “o mesmo princípio, a transmissão de todas as cargas a um cabo elástico contínuo que se estende ao longo da estrutura, constituindo a base para as mais ousadas pontes construídas atualmente.” (GIEDION, 2004, p. 203).

A frieza e a rigidez do ferro, compondo objetos de dimensões gigantescas, assumem formas monumentais, tornando-se objetos artísticos. Estas pontes, de acordo com Giedion (2004, p. 204) “com frequência estão situadas em meio a paisagens de dimensões quase cósmicas e formam com elas novos conjuntos superiores à escala humana”. Estas construções assumiriam extrema importância e referência na paisagem, constituindo-se em lugares onde “montanha e túnel, desfiladeiro e viaduto, torrente e teleférico, rio e ponte de ferro revelam seu parentesco.” (BENJAMIN, 2007, p. 520).

Em consequência da evolução das técnicas de construção em ferro, durante o século XIX, os arquitetos opoñdo-se a este avanço, ou seja, ao desenvolvimento deste novo material e suas potencialidades, orientados pela posição historicista, por volta de 1830, “acreditavam que qualquer coisa criada nos séculos anteriores à industrialização seria melhor que qualquer obra que expressasse o caráter de sua época.” (PEVSNER, 2002, p. 390). Neste contexto, os mais perfeitos exemplos da primeira arquitetura em ferro, as pontes pñenseis, ainda de acordo com Pevsner (2002, p. 404), “são obras de engenheiros e não de arquitetos”.

Por outro lado, seguindo os métodos tradicionais e a perspectiva historicista, a arquitetura ergueu monumentais obras em todos os países europeus. A França, em particular, no correr do século XIX,

já antes de 1830, redescobriu sua própria Baixa Renascença. A Maison de François I, autêntica casa do período, reconstruída em 1822 como parte de uma nova composição; em 1835, o Hôtel de Ville, datado da Baixa Renascença, foi bastante ampliado dentro do mesmo estilo por Godde e Lesueur, em 1839 Vaudoyer começou a construção do Conservatoire des Arts et Métiers no estilo Renascentista Francês. Nos anos 40 e 50 as formas tornaram-se cada vez mais indisciplinadas e exuberantes, até alcançar o neobarroco. A Ópera de Paris, de 1861- 1874, obra prima de Charles Garnier, é um dos melhores exemplos (PEVSNER, 2002, pp. 400- 401).

Ao mesmo tempo, a Revolução Industrial, indutora das transformações na sociedade e, por conveniência, na cidade, “na mesma medida em que destruíra uma ordem e um padrão de beleza estabelecido, criava oportunidades para um novo tipo de beleza e de ordem.” (PEVSNER, 2002, p. 402). A Arquitetura, em sua peregrinação pela historicidade, relega as transformações e novas demandas da sociedade<sup>20</sup>, ficando o arquiteto “à margem dos movimentos mais importantes que aconteciam no mundo ao seu redor.” (GIEDION, 2004, p. 208).

Neste lapso temporal do mergulho historicista, as possibilidades da construção em estrutura de ferro foram rapidamente difundidas. A partir do final da primeira metade do século XIX, “colunas de ferro fundido e trilhos de ferro forjado, usados junto com o envidraçamento modular, tornaram-se a técnica padrão da rápida pré-fabricação e construção de centros urbanos de distribuição.” (FRAMPTON, 1997, p. 29). Estas iniciativas na evolução da estrutura em ferro, neste primeiro momento, não partiram de arquitetos. Neste contexto, o século XIX, segundo Giedion (2004, p. 302), “na história da civilização ocidental, desenvolveu uma atividade construtiva tão intensa e, ao mesmo tempo produziu um número reduzido de arquitetos criativos”.

Adotando e desenvolvendo novos métodos e materiais de construção, os idealizadores da associação entre ciência e indústria, seguidores de Saint-Simon, entre eles Auguste Comte, o profeta da era científica<sup>21</sup>, defensores do avanço da industrialização pelo mundo, se apropriaram da ideia de realização de Feiras, transformando-as em Exposições de caráter internacional. Os progressos da engenharia na segunda metade do século XIX podem ser seguidos através das Exposições Universais. O exemplo mais emblemático surge com a magnífica construção do Palácio de Cristal, erguido para a primeira Exposição Universal em 1851. Este tipo de projeto, pode se dizer, por ter sido concebido por um engenheiro com status de arquiteto paisagista<sup>22</sup>, seu “início é dado pela arquitetura enquanto obra de engenharia.” (BENJAMIN, 2007, p. 51).

---

<sup>20</sup>O ensino da arquitetura abandonou a teoria estética e concentrou-se na pesquisa histórica. Um balanço da arquitetura entre 1820 e 1890 revela um ir e vir de estilos históricos (PEVSNER, 2002, p. 390- 393).

<sup>21</sup>GIEDION (2004, p. 257).

<sup>22</sup>A construção do Palácio de Cristal “foi dada ao arquiteto paisagista Joseph Paxton, pelo método de fabricação de estufas envidraçadas que ele havia concebido mediante uma rigorosa aplicação dos princípios de construção de estufas de Loudon.” (FRAMPTON, 1997, p. 31).

Dois anos após o Palácio de Cristal, em 1853, inicia-se a construção dos Mercados gerais de Paris, os Grandes Halles de Paris, o qual teve sua origem nas gigantescas transformações executadas na capital francesa<sup>23</sup>. De acordo com Zucconi (2009, p. 188), “devido à dimensão grandiosa, a qualidade dos materiais e pela prodigiosa animação que dá vida aos espaços, os Halles se tornarão um dos símbolos do século XIX”. A partir de então, “a coluna de ferro fundido-utilizada indiscriminadamente- se tornou um dos símbolos deste século.” (GIEDION, 2004, p. 214).

Enquanto os arquitetos se negavam a reconhecer a natureza funcional do ferro, seu princípio construtivo e sua consequente aplicação futura, como elemento estrutural na arquitetura, os engenheiros desenvolviam este material e demonstravam as amplas perspectivas de utilização. Desta forma, inconscientemente,

o engenheiro do século XIX assumiu o papel de guardião dos novos elementos que ele mesmo oferecia continuamente aos arquitetos. Ele estava desenvolvendo formas que eram tanto anônimas quanto universais. O isolamento recíproco destes campos, longe de constituir uma consequência de suas diferentes naturezas, é um fenômeno característico do século XIX, sendo em muito responsável por sua cultura, a qual de outro modo seria incompreensível (GIEDION, 2004, p. 207-208).

Embora a arquitetura não possa conviver em oposição à sociedade, arquitetos dotados de sensibilidade visual “viram tanta beleza destruída à sua volta pelo crescimento súbito, expansivo e incontrolado das cidades e fábricas, que se divorciaram de seu século e voltaram-se para um passado mais inspirador.” (PEVSNER, 2002, p. 389). Os arquitetos à época não reconheceram a natureza funcional do ferro, “com o qual o princípio construtivo principia a sua dominação na arquitetura.” (BENJAMIN, 1985, p. 31).

No entanto, as novas possibilidades e a aceitação de que a sociedade transformara-se, exigindo novas demandas frente à especialização da cidade e as emergentes funções, dela proveniente, fizeram com que, por fim, “o arquiteto conseguisse acomodar-se ao

---

<sup>23</sup>Construído logo no início do governo de Napoleão III, “este mercado, o primeiro projetado para atender a uma população que já havia atingido a casa dos milhões, era parte das grandes transformações executadas por Haussmann em Paris.” (GIEDION, 2004, p. 256).

novo ambiente, e reconhecesse as possibilidades arquitetônicas dos modernos métodos construtivos.” (GIEDION, 2004, p. 208).

A cidade passa a ser vista como um conjunto no interior do qual engenheiros e arquitetos atuam. Os engenheiros com uma formação voltada às emergentes demandas e novas técnicas construtivas, exigências da sociedade industrial, tomariam a frente nas transformações das cidades, no caso particular em estudo, Paris. Todavia, mesmo tardiamente, por volta de 1914, de acordo com Pevsner (2002, p. 416), “os líderes da nova geração de arquitetos romperam corajosamente com o passado e aceitaram a era da máquina com todas as suas implicações: novos materiais, novos processos, novas formas, novos problemas”.

Desta forma, em meados do século XIX, frente às transformações exigidas, uma política de intervenções ocorreria, aliando interesse político, econômico, novas técnicas, processos construtivos e desobstrução das barreiras jurídicas, “os traçados realizados em Paris sob o Segundo Império são um marco neste sentido.” (ORTIZ, 1991, p. 206). Em decorrência destas condições e dos interesses sobre a cidade, “a eficiência de Haussmann insere-se no imperialismo napoleônico. Este favorece o capital financeiro. Paris vive o auge da especulação.” (BENJAMIN, 2007, p. 49).

Este modelo de cidade, implantado em Paris, se constituiria no espaço de consumo, objeto da Revolução Industrial, marco emblemático da modernidade, fundado nos princípios da higiene, estética e circulação, aliados à racionalidade e funcionalidade. Para reformar e construir esta cidade, Haussmann tinha plena ciência de que, este “era eminentemente um trabalho técnico, seu suporte direto foi uma eficiente equipe de engenheiros. Todos eles formados pela alta qualidade de ensino técnico implantado pela Escola Politécnica de Paris.” (OTTONI, 2002, p. 36).

A cidade haussmanniana assume a condição de um sistema, buscando de forma desenfreada o máximo desempenho, alicerçado, principalmente, na construção de largas e extensas avenidas, dotadas de tubulações de gás, água e esgotos, iluminada pela luz difusa da lâmpada elétrica que viria. O engenheiro, naquele momento, apresentava-se como mais habilitado a responder com eficácia às novas solicitações da estruturação urbana de Paris. Esta cidade que não conhece fronteiras, objeto de desejo, se tornaria o modelo para outras cidades pelo mundo e é sobre esta construção que vamos nos debruçar.

## 2.4 PARIS E O URBANISMO- CAPITAL DO SÉCULO XIX E DA MODERNIDADE URBANA

Ainda em meados do século XIX, o cenário das ruas de Paris apresentava-se defasado em relação as melhorias urbanas. Ruas estreitas, sinuosas, pouco ventiladas e mal iluminadas formavam o emaranhado de vias, mesmo em meio a quarteirões renovados. A representação da cidade, preconizada no final do século XVIII para a Paris do futuro, viria a reformar as bases das intervenções sobre o espaço da cidade.

No sentido de transformar a configuração urbana, no período compreendido entre a segunda metade do século XIX até a década posterior a Primeira Guerra Mundial, se estabeleceriam as condições à cidade moderna. Os cortes realizados através da cidade pelas intervenções em Paris, abrindo largas avenidas, descartaram completamente o antigo modelo urbano e “estabeleceram novos eixos mais retilíneos e mais largos, a partir de uma estação, de uma praça ou de um monumento importante.” (COMBEAU, 2009, p. 75). Por consequência, a cidade aberta, vista sob o prisma da salubridade, dos equipamentos, da funcionalidade e da fluidez urbana, exigência da sociedade industrial, tem no “princípio da circulação, um elemento estruturante da modernidade e emerge no século XIX.” (ORTIZ, 1991, p. 195).

Neste processo de crescimento, a cidade em sua contradição, no entanto, produz distintos cenários onde estão expressos os sinais do “progresso” e da “degradação”. Pesavento (1999), em sua descrição de Paris no século XIX, destaca os seguintes aspectos do ambiente urbano:

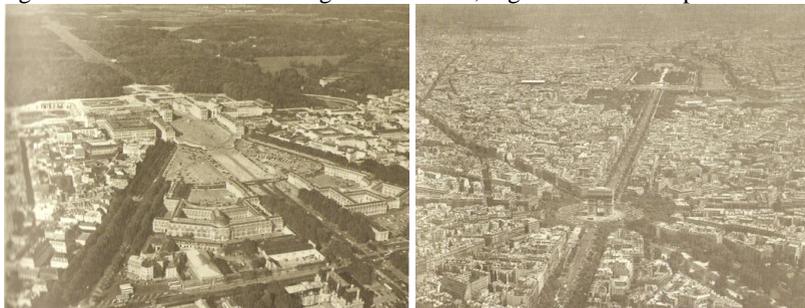
De um lado a cidade como virtude, centro de alta cultura, núcleo produtivo por excelência, germe do progresso econômico e social, símbolo da civilização e *locus* privilegiado de realização do pensamento racional em todas as suas manifestações. Por outro lado, porém, Paris é um enorme problema e pode se constituir no símbolo da cidade maldita, espécie de Babilônia moderna, cujo lado sombrio e ameaçador a faz ser comparada a um monstro devorador. A cidade-vício é, sem dúvida, um problema posto, onde tudo está para ser refeito e reorientado numa nova direção, condizente com os princípios da moral, da estética, da higiene ou das exigências da técnica moderna (pp. 38- 39).

As condições necessárias para se alcançar o status de cidade moderna espelhavam-se na imagem, ainda segundo Pesavento (1999, p. 43), “da cidade aberta, com largas avenidas, ruas bem traçadas, limpas e iluminadas, o que seria, na segunda metade do século XIX, realizado pelos trabalhos de remodelação de Paris por Haussmann”. Descrevendo a situação de Paris, logo após as intervenções haussmannianas, Pesavento (1999, p. 31) relata que “a cidade diversificou o parque produtivo, redesenhou o espaço urbano, e o regime alternou-se mais de uma vez entre formas monárquicas e republicanas”.

Ao assumir o cargo de Prefeito de Paris em 1853<sup>24</sup>, Haussmann destrói boa parte da malha urbana precedente, rasgando a cidade para sanear os espaços e implantar largas e retas avenidas, abrindo a cidade em direção aos setores periféricos. Neste aspecto da abrangência e limitações dos trabalhos empreendidos, Panerai (2013, p. 13) destaca que, “a implantação de um instrumento administrativo e técnico elaborado pela direção dos Trabalhos do Sena seria a prova mais clara da dimensão global das preocupações de Haussmann”. (PANERAI, 2013, p. 13).

Paris já apresentava eixos de crescimento definidos, como resultado de ações das gestões precedentes. Desta forma, procurando demarcar os limites das intervenções, ainda segundo Panerai (2013, p. 13), Haussmann “não interveio em toda a estrutura, e sim somente em alguns elementos, de maneira seletiva e por meio de modos de intervenção específicos”.

Figura 09: Versalhes e a convergência das vias; Figura 10: A Champs Elisées



Fonte: Ottoni (2002, pp. 33- 34)

<sup>24</sup>Entre 1853 e 1870, Haussmann foi o comandante das obras que influenciaram diretamente sobre a paisagem urbana e a vida dos parisienses. A importância de suas intervenções é tal que “há mesmo uma tendência a separar a história urbanística da capital francesa num período pré e pós-Haussmann, estabelecendo a sua gestão na prefeitura como um divisor de águas.” (PESAVENTO, 1999, p. 89).

Nas imagens, percebe-se a dimensão das vias abertas, iniciadas num período precedente as intervenções haussmannianas e sua posterior continuidade, a convergência para espaços monumentais, cenários da exibição de poder, marcos fortes da civilização. Exemplos da convergência de avenidas a estes espaços, de um lado o Palácio de Versalhes construído no período barroco, sua monumentalidade e a irradiação de vias inspiradoras às intervenções haussmannianas. Do outro lado, o complexo da Étoile, principal distribuidor de tráfego criado por Haussmann, construído em torno do Arco do Triunfo e a irradiação das vias que, na totalidade das intervenções, partem em feixes a partir de praças ou cruzamentos.

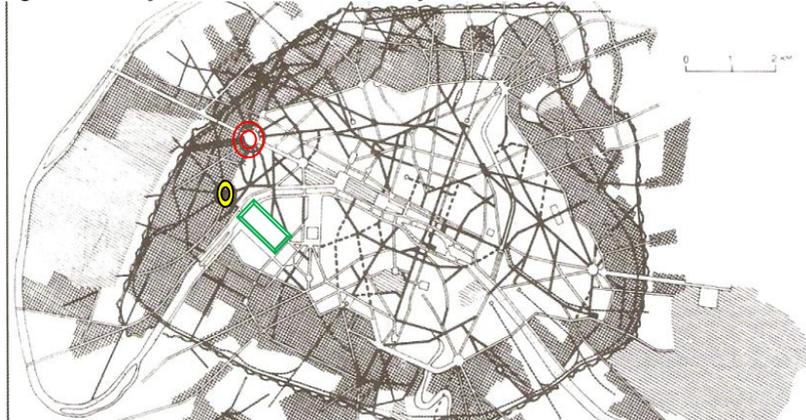
Neste sentido, havia, contudo, sob o ponto de vista de uma abordagem mais ampla, sobre as obras haussmannianas, um toque da grandeza barroco-renascentista, na perspectiva geométrica, pronunciada pelo traçado das avenidas, largas e longas, emolduradas por amplas calçadas, da qual são exemplos a Avenida Champs Elisées (1667), herança daquele período, renovada no início do século XIX, e a Avenida de *l'Observatoire*, construída em 1807 e ampliada em 1866, durante as intervenções de Haussmann, alcançando o *Jardin du Luxembourg*, convergindo sempre a espaços monumentais.

As intervenções que precederam a Haussmann, por suas características, podem até serem consideradas manifestações de um barroco tardio. Todavia, embora os prefeitos anteriores viessem realizando obras com aberturas, alargamentos de vias e implantação de infraestrutura, principalmente sanitária, em relação a escala, as intervenções haussmannianas apresentam um diferencial claramente perceptível. O argumento técnico de Haussmann, além da modernização e salubridade, era, segundo Panerai (2013, p. 11), “acima de tudo, a melhoria das condições de moradia, transporte e infraestrutura. A cidade de Haussmann experimentou a mais profunda mudança estrutural para se tornar uma cidade equipada”.

No entanto, de forma mais clara, entre os objetivos de Haussmann estavam, segundo Lamas (2004, p. 212), a “eliminação da insalubridade e degradação dos bairros, arejando os densos interiores, estabelecendo uma imagem geral de modernidade, criando uma cidade com luz, espaço e arborização e uma nova arquitetura urbana”. Para empreender tão grandiosa obra “Haussmann apresenta seu programa em três tempos consecutivos, os famosos *trois réseaux*.” (BENÉVOLO, 2004, p. 106).

A dimensão e o alcance das intervenções, assim como a localização de dois espaços, símbolos emblemáticos de Paris, podem ser observados na imagem a seguir:

Figura 11: Traçado de Paris e as intervenções haussmannianas



Legenda: (—) Ruas Haussmannianas; (▨) Novas expansões; (●●●) Novos Parques e Jardins; (⊙) Arco do Triunfo; (⊙) Praça do Trocadero; (□) Campo de Marte. (Marcações do Autor). Fonte: Lamas (2004, p. 213).

Em destaque a localização do Arco do Triunfo e a Praça do Trocadero, percebendo-se os novos traçados radiais convergindo á estes espaços, já consagrados, concebidos dentro do princípio da cidade barroca que, uma vez ampliados, fariam com que as intervenções haussmannianas ligassem os diversos pontos da cidade, criando conexões, pontos de convergência e expansão. O Campo de Marte, por sua vez, representa a dimensão do espaço que abrigaria as Exposições Universais da Modernidade e seu símbolo mais emblemático a Torre Eiffel.

O sistema viário, anterior às intervenções, encontrava-se limitado pelas rupturas proporcionadas pelos alinhamentos das antigas muralhas e sobre os quais Haussmann implantaria os bulevares, formando anéis concêntricos. O tecido urbano na condição em que se encontrava, de acordo com Frampton (1997, p. 17), “não era mais adequado para o centro administrativo de uma economia capitalista em expansão”. A haussmannização, por outro lado, “era um embelezamento estratégico, na medida em que rasgava avenidas elegantes com vistosas perspectivas através do amontoado insalubre das moradias dos pobres que foram expulsos para a periferia.” (BENJAMIN, 2007, p. 872).

A difusão do modelo haussmanniano alcançaria um território para muito além das fronteiras de Paris<sup>25</sup>. Esse avanço, à cidade moderna, implicaria no aprimoramento da técnica urbanística, formando profissionais que se especializariam em projetos urbanos, os quais aplicariam técnicas de drenagem, esgotamento sanitário em amplas vias, as avenidas, higiênicas, arejadas, ornamentadas, iluminadas e saneadas. Todavia, tecendo considerações sobre a avenida, contribuição mais importante do planejamento barroco, Mumford (2008, p. 477) destaca sua ambiguidade, pois “realmente servia para ligar rapidamente dois pontos; porém, a própria largura da avenida criava uma barreira entre seus lados opostos”. No entanto, “essas vias permitiam o rápido deslocamento de tropas em casos de insurreições.” (BENJAMIN, 2007, p. 872).

É certo que diante de situações de calamidade os governos apressam e justificam suas ações. As grandes intervenções de Haussmann na capital francesa, signo emblemático das transformações da cidade no século XIX, empreendidas entre 1853 e 1870, respondem a emergência do período em que “as epidemias de cólera causaram milhares de mortes em 1832, 1848, 1849, 1853 e 1865.” (COMBEAU, 2009, p. 74). No entanto, mesmo assim, a população de Paris cresceu abruptamente no curso do século XIX, “expandindo-se de 500.000 em 1801 para 3 milhões em 1901.” (FRAMPTON, 1997, p. 14).

Em contradição, no intervalo de tempo entre as duas primeiras ondas epidêmicas citadas, no período compreendido entre “1835 e 1848, Paris havia se tornado a maior cidade industrial do mundo, com mais de 400 mil operários empregados na indústria, para uma população total de 1 milhão de habitantes em 1846”. (PANERAI, 2013, p. 12).

Nesta tendência, no período compreendendo as três últimas ondas epidêmicas, entre 1849 a 1866, a população cresce de forma acelerada, “Paris atinge 1.226. 980 habitantes em 1851, e quinze anos depois tem uma população de 1.823.000 habitantes.” (BRESCIANI, 2004, p. 74). Logo, durante o período das intervenções de Haussmann (1853- 1870), a população aumentou, pelo menos, em um terço.

Desta forma, mesmo diante das ameaças advindas do crescimento populacional incontrolável e insurreições, unindo as técnicas de engenharia e arquitetura aos princípios médicos, efetivamente, pode-se

---

<sup>25</sup>Napoleão III e o barão Georges Haussmann deixaram uma marca indelével não apenas em Paris, mas também num grande número de cidades importantes, na França e na Europa Central, que passaram por regularizações à Haussmann ao longo da segunda metade do século (FRAMPTON, 1997, p. 17).

justificar que, entre os motivos expostos, “foram as grandes epidemias do século XIX que deram as bases para o urbanista.” (ZUCCONI, 2009, p. 84). No sentido de adequar os espaços à nova ordem, a cidade industrial, foram realizadas uma série de obras que objetivavam o estabelecimento de uma complexa infraestrutura, da qual “fazem parte as estações ferroviárias, a rede hidráulica de suprimento de água e escoamento dos esgotos e uma porção de novos prédios públicos.” (COMBEAU, 2009, p. 77).

Entretanto, para realizar as intervenções sobre o espaço da cidade na magnitude proposta, Haussmann necessitava intervir largamente sobre a propriedade, para tal se fez valer de um conjunto de leis, possibilitando empreender com facilidade, pelo estabelecimento de prioridade do público sobre o privado<sup>26</sup>. Assim como na Inglaterra a Lei de Saúde Pública de 1848<sup>27</sup> teve seus desdobramentos sobre a propriedade privada, “medidas semelhantes ocupariam Haussmann durante a reconstrução de Paris, entre 1853 e 1870.” (FRAMPTON, 1997, p. 15).

No entanto, apesar dos avanços proporcionados pelas leis existentes, dirigidas para o empreendimento de obras públicas e para a demolição de cortiços, diante da ampla abrangência do território alvo das intervenções, inicialmente “os trabalhos viários de Haussmann são possibilitados pela lei de 13 de abril de 1850.” (BENÉVOLO, 2004, p. 100).

Dentro desta ordem, através da aplicação e ampliação do poder destas leis em 1852<sup>28</sup>, “milhares de famílias foram despejadas e seus prédios demolidos, dando passagem a importantes artérias, enquanto as novas construções cediam lugar à cidade burguesa central.” (COMBEAU, 2009, p. 75). Ao mesmo tempo, as desapropriações, realizadas para as intervenções Haussmannianas, “dão vida a uma enganosa especulação.” (BENJAMIN, 1985, p. 41).

---

<sup>26</sup>Para tal, “as leis de 1841 sobre obras públicas, e as de 1850, sobre habitações precárias, constituíram um avanço neste sentido. E davam ao Conselho Municipal, por intermédio dos tribunais, a autoridade necessária para desapropriar a terra. Foi esse conjunto de regulamentações, sobretudo a que dava ao executivo o poder de desapropriação, que permitiu ao Barão Haussmann realizar, nas duas décadas seguintes, uma profunda transformação em Paris.” (HOLSTON, 1993, p. 54).

<sup>27</sup>Tornavam as autoridades locais legalmente responsáveis pelo esgoto, a coleta de lixo, o fornecimento de água, as vias públicas, a inspeção de matadouros e o enterro dos mortos. (FRAMPTON, 1997, p. 15).

<sup>28</sup>Essas leis foram emendadas em 1852, para dar às instituições do Poder Executivo o poder de desapropriar sem o consentimento dos tribunais (HOLSTON, 1993, p. 54).

Outro fator relevante que impulsionariam as ações executadas por Haussmann e que há de se considerar é que no período anterior, durante o quarto de século entre 1827 e 1852, “as ruas e vielas de Paris haviam visto barricadas serem erguidas da noite para o dia em nove ocasiões distintas, e vias amplas e contínuas eram o melhor meio de controlar rebeliões incipientes.” (GIEDION, 2004, p. 764). Esta intenção, implícita nas ações de Haussmann, objetivava combater as multidões rebeldes com a facilidade do deslocamento das tropas, “as ruas permitiam a passagem de duas carroças militares, uma ao lado da outra; desse modo, a milícia teria plenas condições de reprimir qualquer revolta.” (SENNETT, 2008, p. 269).

Haussmann queria impedir as rebeliões de duas maneiras, segundo Benjamin (1985, p. 42), “a largura das avenidas deveria tornar impossível erguer barricadas e novas avenidas deveriam estabelecer um caminho mais curto entre as casernas e os bairros operários”. No entanto, as barricadas, ainda segundo Benjamin (1985, p. 42), “ressurgem com a Comuna. Mais fortes e mais seguras do que nunca. Atravessam as grandes avenidas, chegando com frequência à altura do primeiro andar e protegendo as fronteiras que se encontram atrás delas”.

Walter Benjamin, descrevendo “Paris, Capital do século XIX”, mesmo reconhecendo que a grande finalidade das obras de Haussmann estava em tornar a cidade segura em caso de guerra civil, dificultando que se levantassem barricadas, vai além, relacionando outros fatores impulsionadores das intervenções Haussmannianas. O ideal urbanístico de Haussmann tinha um forte elemento estético que consistia nas visões em perspectiva, “através de longas séries de ruas. Isso corresponde à tendência que sempre de novo se pode observar no século XIX, no sentido de enobrecer necessidades técnicas fazendo delas objetivos artísticos.” (BENJAMIN, 1985, p. 41).

Mas, as amplas vias proporcionaram um usufruto da cidade também em outras perspectivas, cortando as vielas tortuosas e estreitas, facilitava a locomoção e, possibilitava perceber que “o movimento em linha reta ao longo de uma avenida não era meramente uma economia, mas um prazer especial: trazia para dentro da cidade o estímulo e a animação do movimento rápido.” (MUMFORD, 2008, p. 439).

No mesmo ano em que iniciam as intervenções haussmannianas, surge a Companhia Geral das Águas de Paris (1853), “a água fornecida manualmente pelos carregadores, começa a chegar nas residências através de um sistema de canalização, que prevê ainda o recolhimento dos detritos.” (ORTIZ, 1991, p. 141). Conseqüentemente, em decorrência, diante da complexidade das intervenções, “datam desta

mesma época a implantação da nova e gigantesca rede subterrânea de esgotos.” (SENNETT, 2008, p. 269). Portanto, para sanear a cidade, escoando as águas servidas, e provê-la de iluminação, “o subsolo foi profundamente escavado para a instalação de tubos de gás e para a construção de esgotos.” (BENJAMIN, 2007, p. 163).

As obras realizadas em Paris, principalmente a canalização das águas servidas e a drenagem das ruas, evitando o acúmulo de águas estagnadas, reivindicam “um papel hegemônico que vai além de seus papéis institucionais. Especialmente, após 1880, quando uma série de descobertas científicas estabelece uma relação direta entre a epidemia e as condições ambientais.” (ZUCCONI, 2009, p. 106). Mas, estas obras, complexas e indispensáveis ao estabelecimento do capital e à construção de uma cidade moderna, são possíveis em sua dimensão e abrangência graças ao desenvolvimento do concreto armado.

Nas imensas galerias colocava-se a prova uma técnica de construção em desenvolvimento e que, associando cimento à malha de ferro, mostraria suas versáteis possibilidades de aplicação, sustentando as grandes obras da engenharia e arquitetura moderna, o concreto armado<sup>29</sup>.

Figura 12: As galerias de esgotos de Paris



Os Esgotos de Paris, 1861-1862. Fotografia de Nadar  
Bibliothèque Nationale de France

Fonte: Benjamin (2007, p. 887)

<sup>29</sup>À parte seu uso em catedrais do século XIII, o reforço com alvenaria e ferro forjado na França tem sua origem em Paris, na fachada do Louvre por Perrault (1667), e no pórtico de Soufflot para Ste-Geneviève (1772). Essas duas obras antecipam o desenvolvimento do concreto armado (FRAMPTON, 1997, p. 19).

Desta forma, o concreto armado difundiu-se nas obras de saneamento de Paris por “François Coignet que trabalhou sob a direção de Haussmann, construindo esgotos e outras estruturas públicas de concreto armado.” (FRAMPTON, 1997, p. 34). Esta técnica de construção ganhará impulso na Exposição Universal de Paris de 1900.

A transformação da cidade, sob Haussmann, objetivando higienizá-la, proporcionar a circulação, o avanço das tropas, e dotá-la de iluminação, ocorre sobre profundas intervenções que exigiam altíssimos níveis de investimentos<sup>30</sup>, tendo em vista o fato de “Paris ter sido adaptada às condições inteiramente novas do século XIX.” (GIEDION, 2004, p. 767). Desta forma, além de engenheiros empenhados nas obras, os economistas e tecnocratas Sant-simonianos, “a maioria deles da *École Polytechnique*, influenciaram Napoleão III quanto aos meios econômicos e aos fins sistemáticos a serem adotados na reconstrução de Paris.” (FRAMPTON, 1997, p. 18).

Criava-se o espaço para que os municípios comesçassem “a investir grandes somas nos serviços públicos de água, esgoto, iluminação, transporte, impulsionando toda uma política de distribuição de um bem até então “fabricado” de maneira artesanal.” (ORTIZ, 1991, p. 141). Resultado destas ações do poder constituído, unidos aos interesses do capital, pode-se definir o urbanismo como o “instrumento técnico, da organização dos espaços públicos, em especial das ruas e praças no arranjo ou rearranjo de suas atividades, aplicado através dos órgãos públicos.” (SOUZA, 1997, p. 118).

Consagrando as ações de urbanização que consolidariam os princípios primordiais à higiene e aeração, impondo-se aspectos mais salutarres à cidade, poucos anos após encerrados os trabalhos de Haussmann, viria a iluminação elétrica, pois

a Exposição Universal de 1878 decide iluminar vários pontos da cidade de Paris, mas não se trata ainda de uma iniciativa que dê resultados permanentes. Uma ruptura se instaura com a inauguração da usina do Halles (1889). A partir deste momento a eletricidade conhece uma implantação real; pela primeira vez ela torna-se menos custosa do que o gás e pode enfrentar sua concorrência em bases comerciais. Pura e inodora

---

<sup>30</sup>O Programa de Haussmann era, portanto, um apelo para a intervenção de grandes grupos financeiros que, seguindo o princípio são-simoniano do casamento entre os bancos e as indústrias, promoveram ou reorganizaram grandes empreendimentos (PANERAI, 2013, p. 07).

ela preenchia todos os quesitos do higienismo, eliminando a sujeira e a fumaça emitidas pelo óleo e petróleo (ORTIZ, 1991, p. 142- 145).

A modernidade urbana teria como elemento acelerador a eletricidade, pois, “a invenção do dínamo (1869) permite usar eletricidade como força motriz, e tornam possíveis infinitas aplicações.” (BENÉVOLO, 2011, p. 615). Entre elas, a mais simples, a lâmpada elétrica. No entanto, para difundi-la, fazia-se necessário transportá-la, construir redes de transmissão, por isso, inicialmente, a eletricidade, em seus exórdios, “nos anos de 1880 foi utilizada para clarear lugares particularmente significativos, como, por exemplo, a Exposição Universal de Paris, a Galeria Emanuele de Milão, a Ponte Elizabeth de Budapeste.” (ZUCCONI, 2009, p. 104). Todavia, de acordo com Benjamin (2007, p. 604), ocorre, anteriormente “em 1857, a primeira iluminação elétrica das ruas (junto ao Louvre)”.

No entanto, passaram-se oitenta anos “entre a descoberta por Volta da eletricidade galvânica, em 1800, e a primeira transmissão de energia elétrica, nos anos 80.” (GIEDION, 2004, p. 234). Talvez, porque somente em fins do século XIX tornou-se emergente a aplicação, diante da necessidade da força motriz para mover as modernas novidades mecânicas. Assim, “a vida urbana cada vez mais passou a depender das maravilhas possibilitadas pela eletricidade.” (COMBEAU, 2009, p. 90).

Desta forma, mesmo que amplamente desejada, pois, embora a iluminação a gás já estivesse bastante difundida nos centros urbanos<sup>31</sup>, a eletricidade espalhava um brilho que representava a entrada para a luz da modernidade. No entanto, ainda por volta de 1890, poucas seriam encontradas em casas comuns, “a maioria estava nos teatros, hotéis, estações ferroviárias, magazines, repartições públicas e lojas luxuosas de departamentos. O uso da eletricidade no lar era associado à ostentação exibicionista.” (ORTIZ, 1991, p. 144).

A cidade aberta proporcionava espaços amplos, adequados a propagação da luz irradiada pelas lâmpadas elétricas<sup>32</sup>, os luminosos necessitavam ampla perspectiva à sua visualização, a imagem e o som, a cidade iluminada em avenidas amplas, embelezadas e saneadas, o palco

---

<sup>31</sup>Em 1822, o governo decidiu que as ruas seriam iluminadas a gás, à medida que vencessem os antigos contratos. Em 1826, havia em Paris 9.000 bicos de gás, 10.000 em 1828, 1550 assinantes, três companhias e quatro fábricas (BENJAMIN, 2007, p. 608).

<sup>32</sup>Embora seu uso se difundisse largamente, pois “ela multiplicava ainda a possibilidade de uso dos equipamentos, como o telégrafo e o telefone. Mesmo assim, essa difusão se daria gradativamente, em 1912, somente um terço da população francesa era servida pela eletricidade.” (ORTIZ, 1991, p. 144).

da modernidade urbana. De fato, as intervenções “criando conexões visuais, criavam uma imagem de modernidade- amplidão da luz, circulação entre estações de trem e entre bairros.” (PANERAI, 2013, p. 14).

A concepção de modernas técnicas, com a aplicação de novos materiais e sistemas elaborados dentro de princípios científicos, proporcionaria a mobilidade e ares salubres à cidade, menos sujeitos as condições propagadoras de epidemias. Choay (1979, p.02), coloca que “pelos fins do século XIX, a expansão da sociedade industrial dá origem a uma disciplina que se diferencia das artes urbanas anteriores por seu caráter reflexivo e crítico, e por sua pretensão científica”. Impondo a estética como prioridade, aliada a eficácia oriunda das intervenções urbanas, à sombra da Torre Eiffel, “Paris dominava a *Belle Époque*, dominando um período de prosperidade e de invenções que abrangeu a década de 1890 até a Primeira Guerra Mundial.” (COMBEAU, 2009, p. 88).

As experiências urbanísticas do século XIX, fruto da aplicação da técnica e da ciência à cidade, têm relevante expressão na “Teoria Geral da Urbanização”<sup>33</sup>. O neologismo “urbanização”, termo cunhado por Ildefonso Cerdà para justificar o seu plano de expansão para Barcelona, geraria a expressão “urbanismo”. De acordo com Choay (2010, p. 03), “a partir da segunda metade do século XIX é que o discurso fundador de espaço enunciou suas pretensões científicas e designou seu campo de aplicação com o termo urbanismo”. Contrariamente, o urbanismo moderno “não nasce ao mesmo tempo que os processos técnicos e econômicos que fazem surgir a cidade industrial e a transformam, mas forma-se num período posterior.” (BENEVOLO, 1994, p. 07).

Sendo assim, emergiria na França em 1910, pegando de empréstimo a expressão de Cerdà, “a nova ciência da organização dos assentamentos humanos no território, sendo batizada por *Urbanisme*.” (LAMAS, 2004, p. 259). A definição desta ciência e seu aprofundamento pelos franceses faz jus, visto que “a importância de Paris decorre dos resultados extraordinários obtidos e da influência que exerceu em outras cidades francesas e europeias e no urbanismo em geral.” (LAMAS, 2004, p. 216).

---

<sup>33</sup> A Teoria de Urbanismo, inspirada na obra inaugural de Cerdà, assinala a pretensão, explícita e nova, de fazer obra científica apropriando-se das metodologias próprias da ciência. Essa teoria, publicada em 1867, para fundamentar e justificar as decisões que adotara em seu Plano de Expansão para Barcelona (1859), é, com efeito, ao mesmo tempo a primeira data e aquela que tem a forma mais perfeitamente desenvolvida (CHOAY, 2010, p. 265- 266).

O século XIX representa, por consequência, o segmento principal desse longo percurso, cuja obra de desmantelamento assume “um caráter sistemático: em uma época dominada pelas noções de progresso técnico e de crescimento ilimitado, a ela pertence a conscientização do fenômeno, sua ideologização e sua espetacularização.” (ZUCCONI, 2009, p. 28). Neste sentido, o movimento da história acelera a compreensão de conceitos, “modernidade ou novos tempos, se inserem ou adquirem os seus novos significados, válidos até hoje: revolução, progresso, emancipação, desenvolvimento, crise, espírito do tempo, etc.” (HABERMAS, 2002, p. 12).

As transformações urbanas fundadas em princípios estéticos, além de funcionais (higiene e circulação), contribuem profundamente para o estabelecimento das grandes exposições da modernidade, as Exposições Universais, coincidindo “com uma etapa do crescimento urbano que torna necessário um reajuste estrutural e pede novos elementos estruturais, os bulevares e as avenidas.” (PANERAI, 2013, p. 14).

A exibição dos espaços amplamente renovados e monumentais, grandes obras, compreendia o espírito da época. As cidades renovadas imprimiam novas funções aos espaços, exigência da especialização. Desta forma, as intervenções ampliavam o conceito de cidade enquanto produto, conseqüentemente, “a cidade como manufatura desenvolveu-se como avanço do processo de urbanização do capitalismo industrial.” (ANDRADE, 1992, p. 206).

As transformações nos espaços centrais das cidades, implantando magníficas avenidas, ladeadas por belíssimas edificações, abastecidas por água, esgotos e iluminação, seriam motivos mais do que justificados para sediarem os grandes eventos da modernidade. Paris, capital do século XIX, anfitriã de inúmeras Exposições Universais, neste contexto, é “a forma acabada de realização da complexidade social e da natureza dos contatos que só a modernidade foi capaz de propiciar, tornando-se a fonte inspiradora de um imaginário exportável.” (PESAVENTO, 1999, p. 159).

Para muito além dos produtos industriais, colocava-se em exposição a modernidade urbana, reflexo da sociedade industrial, a cidade como um produto. Consecutivamente, iremos discutir a influência destas “Feiras Mundiais”, o avanço nos materiais e técnicas de construção e a exposição da modernidade contida nos espaços “manufaturados” que as sediaram.

## 2.5 AS EXPOSIÇÕES UNIVERSAIS- PARIS, EXIBIÇÃO DE MODERNIDADE E SIGNO METONÍMICO

As intervenções nas cidades criaram cenários dignos de serem visitados e, principalmente, expostos. Sediar uma Exposição Universal configurava-se na oportunidade de receber milhares de visitantes e exibir-lhes toda a modernização urbana, conquistada com muita determinação e vultosos investimentos. As amplas avenidas e calçadas, servidas por redes de água, drenagem e esgoto, as fachadas majestosas e alinhadas, os transportes públicos, bondes e trens, a iluminação difundida, o gás e gradativamente a eletricidade, eram objetos em exposição nas Feiras Mundiais, as Exposições da Modernidade.

Originariamente, ainda no século XVIII, no período pós Revolução Francesa, surgiram as Exposições Industriais, eventos limitados a um determinado país ou convidados. Desta forma, as Exposições Universais foram precedidas das Exposições Nacionais da Indústria, a primeira das quais se realiza em 1798, em Paris, no Campo de Marte<sup>34</sup>. A partir da França, berço das exposições industriais, as feiras expandir-se-iam para outros países, cumprindo o papel de “divertir as classes trabalhadoras, tornando-se para elas uma festa de emancipação.” (BENJAMIN, 2007, p. 44).

Nestes grandes eventos da indústria foram expostos todos os avanços que influenciariam os rumos da humanidade, a começar pela iluminação elétrica, o cinema dos irmãos Lumière, o telefone, o fonógrafo, a construção em estrutura de ferro e revestimento em vidro, o elevador<sup>35</sup> e, enfim, o automóvel. Estes eventos “atraíam observadores oficiais de todos aqueles países que estavam ansiosos por conhecer os novos avanços e adotá-los.” (GIEDION, 2004, p. 272). Estas feiras, difusoras da produção capitalista, transformando-se nas Exposições Universais, propagavam o princípio de que “o luxo, enquanto conforto, se apoia sobre uma materialidade produzida pela sociedade industrial.” (ORTIZ, 1991, p. 143).

Transformadas em Exposições Universais na segunda metade do século XIX, tais eventos contribuíram definitivamente para o rápido desenvolvimento dos novos sistemas e tecnologias de construção. Com efeito, o estabelecimento de locais amplos para receberem os milhares

---

<sup>34</sup>De 22 a 30 de setembro de 1798, teve lugar, no Champ-de-Mars, a primeira ‘exposição pública dos produtos das manufaturas e da indústria francesa’ (BENJAMIN, 2007, p. 617).

<sup>35</sup>O primeiro elevador de resultados realmente satisfatórios foi criado por Elisha Graves Otis numa loja de departamentos de Nova York em 1857. O primeiro elevador europeu, até onde nos é dado a saber, só foi construído em 1867, na grande exposição de Paris daquele ano (GIEDION, 2004, p. 235- 237).

de visitantes, apressaram o desenvolvimento de materiais e técnicas que, por sua vez, eram exibidos juntamente com a cidade e as mais recentes inovações e conquistas de âmbito científico e tecnológico. As exposições se constituíram em momentos de afirmação do progresso expresso na modernização de cada cidade ou país, divulgando os espaços alvos das intervenções urbanas e os novos sistemas construtivos com a aplicação de ferro e vidro nos amplos pavilhões.

No entanto, criava-se uma ilusão onde transparece a mercadoria em um pano de fundo, emoldurada pela aura de lazer e diversão<sup>36</sup>. Walter Benjamin em “Passagens”, sua extensa e abrangente obra sobre a modernidade, tece considerações destacando o que chama de “fantasmagoria”, onde a entrega à diversão aliena e exalta a mercadoria em meio ao prazer. Mergulhando-se em um cenário urbano magnífico que projeta um futuro pleno à satisfação humana, estimula-se o desejo à mercadoria, impulsionado pelo avanço da era das máquinas. Reclames da Revolução Industrial, “as exposições universais são lugares de peregrinação ao fetiche da mercadoria.” (BENJAMIN, 2007, p. 43).

Essa massa, atraída pelo espetáculo, se deleita em um parque envolto por magníficos pavilhões, inventos, luzes, “ela se deixa levar assim a uma submissão com a qual deve poder contar tanto a propaganda industrial quanto a política, a entronização da mercadoria e o esplendor das distrações que a rodeiam.” (BENJAMIN, 2007, p. 57). Nestes ambientes, envolto à fascinação, “o sujeito se entrega às suas manipulações, desfrutando a sua própria alienação e a dos outros.” (BENJAMIN, 1985, p. 36).

Estes eventos glorificavam a aliança entre a ciência e a indústria, idealizada por Saint Simon, difundindo o advento da industrialização para todo o planeta, apropriando-se das Exposições Universais. Cabe ressaltar que “ampliando-se este relacionamento entre a ciência e a produção também surgiu no horizonte um novo modo de legitimação ideológica, que desde então se mostrou extremamente poderoso.” (MESZAROS, 2004, p. 246). As exposições universais constroem, apresentam e difundem o luxo, “introduzindo uma problemática que envolve diretamente as sociedades modernas: o consumo.” (ORTIZ, 1991, p. 125).

Tendo sua origem inspirada nas antigas feiras, realizadas ao longo dos séculos, a história das exposições da modernidade, segundo

---

<sup>36</sup>A primeira exposição francesa, em 1798, consistiu essencialmente numa espécie de festival popular, e todas as exposições posteriores mantiveram esta característica (GIEDION, 2004, p. 272).

Giedion (2004, p. 269), “divide-se em dois períodos. O primeiro é inaugurado e encerrado em Paris; começa com a primeira exposição industrial- aquela de 1798- e termina com a exposição de 1849”. O segundo período, resultado das quedas nas barreiras alfandegárias<sup>37</sup>, “ocupa a última metade do século XIX e deve sua força ao princípio do comércio livre. Neste período, a exposição assume um novo caráter; torna-se internacional.” (GIEDION, 2004, p. 270).

Por longo período, devido às barreiras alfandegárias, as exposições manteriam seu caráter nacional. Todavia, após 1850, embora a França passe a ter maior mobilidade alfandegária, no entanto, a Inglaterra daria um passo adiante e realizaria o primeiro evento de caráter mundial ou universal, a “Feira Mundial de 1851”, exibindo com fascinante esplendor uma construção em ferro e vidro que seria emblemática e modelo para as exposições posteriores, o Palácio de Cristal, primeiro grande marco arquitetônico das Exposições Universais.

Figura 13: O Palácio de Cristal da Exposição de 1851



Fonte: [www.google.com.br/imgres](http://www.google.com.br/imgres). Acesso realizado em 22/09/2012

A Inglaterra estava destinada a cumprir sua missão de líder mundial. Pioneira na Revolução Industrial haveria de ser a primeira a ter uma exposição de caráter internacional. Desta forma, a primeira Exposição Universal é aberta na cidade de Londres em 1851, sob o

---

<sup>37</sup>Em 1860, Napoleão concluía com a Inglaterra um tratado de comércio em virtude do qual os direitos de alfândega entre os dois países eram consideravelmente diminuídos (BENJAMIN, 2007, p. 622).

título “Grande Exposição dos Trabalhos da Indústria de Todas as Nações”, sendo construído um gigantesco edifício em ferro e vidro, “o Palácio de Cristal”, idealizado por um construtor de estufas<sup>38</sup>.

Esta construção influenciou a arquitetura industrial, sendo o palácio construído estruturalmente em ferro fundido. Apresentando um contínuo perímetro envidraçado e todo estruturado em ferro, o Palácio de Cristal impulsionou os progressos da engenharia na segunda metade do século XIX. O sucesso do Palácio de Cristal é estrondoso, de forma que “para a Exposição de Nova York, em 1853, decide-se construir um edifício semelhante, mas no centro da nave é construída uma cúpula monumental.” (BENÉVOLO, 2004, p. 129). A partir destes estabelecimentos, surgiram “novos materiais e novos processos que abriram um panorama para o planejamento arquitetônico em uma escala jamais sonhada.” (PEVSNER, 2002, p. 403). A utilização, do ferro e do vidro, de acordo com Teixeira (2009, p. 71), “remete também a outra categoria da modernidade: a racionalidade”.

Conforme vimos, logo após a experiência inglesa, os franceses em 1853 exibiram a técnica da construção de pavilhões em ferro e vidro com a construção dos Mercados Gerais (*Les Halles*)<sup>39</sup>. Por outro lado, o abandono a partir de então pela Grã-Bretanha em sediar, conforme Frampton (1997, p. 32), “as exposições internacionais, depois do triunfo em 1851 e de uma exposição ulterior em 1862, foi de pronto explorado pelos franceses, que montaram cinco grandes exposições internacionais entre 1855 e 1900”.

Com a descoberta na última metade do século XIX de que o maciço central francês era rico em minério de ferro, os engenheiros franceses lançaram-se aos grandes projetos em estrutura metálica, destacando-se Gustave Eiffel na execução de grandes obras. Frampton (1997, p. 32) ressalta que “os viadutos ferroviários que Eiffel projetou entre 1869 e 1884 exemplificam um método e uma estética que alcançariam seu apogeu no projeto da Torre Eiffel”.

Desta forma, a concorrência com a Inglaterra no intuito de receber as Exposições Universais seria vencida pelos franceses, através dos consecutivos eventos sediados em Paris, expondo a sua riqueza em

---

<sup>38</sup>Paxton, que concebeu o Palácio de Cristal em 1851, era um notável cultivador de plantas de jardim e horticultor, familiarizado com o ferro e o vidro na construção de estufas e jardins de inverno (PEVSNER, 2002, p. 404).

<sup>39</sup>Revestido de vidro e construído em estrutura de ferro, exigência de Napoleão III, configura-se como um claro indicador da concorrência com a Inglaterra e seu grandioso Palácio de Cristal. Deste período em diante, “o vidro, em combinação com o ferro e o aço, permitiu aos engenheiros construir tetos e paredes inteiramente transparentes.” (PEVSNER, 2002, p. 403).

minério, o desenvolvimento das grandes obras em estrutura de ferro e a sua modernidade urbana. O ponto culminante da exibição da técnica de construção em estrutura metálica viria com a elevação de uma imensa torre, construída por Eiffel<sup>40</sup>, em 1889, já na República Francesa.

No entanto, em um aspecto a Torre apresenta semelhança com a grande contribuição dos ingleses às exposições, pois “como o *Crystal Palace*, mas em menor grau, a torre foi projetada e construída com considerável urgência.” (FRAMPTON, 1997, p. 33). Estas iniciativas e suas realizações eram fomentadas pelo “espírito de rivalidade, um desejo de equiparar-se à última exposição ou de superá-la.” (GIEDION, 2004, p. 270).

A primeira Exposição Universal realizada em Paris, 1855, já demonstrava o ímpeto das transformações contido nas intervenções haussmannianas, apesar dos efeitos ainda insipientes, todavia a Françaurgia em dar uma resposta ao progresso industrial inglês. Esta exposição serviu, segundo Benévolo (2004, p. 134), “para reforçar o prestígio do Império e para mostrar os progressos da indústria francesa, pronta a competir em pé de igualdade com a estrangeira”. No entanto, a França neste momento, apesar da recente construção dos Halles, não possuía a técnica para apresentar um edifício capaz de concorrer com palácio de Cristal e “decide-se, a circundar o edifício com um revestimento de alvenaria, limitando o ferro à cobertura da sala.” (BENÉVOLO, 2004, p. 134).

Neste evento de 1855, a dinâmica da renovação urbana proporcionou ênfase ao registro fotográfico, valorizando a imagem em exposição e os recentes avanços nas técnicas, “oferecendo pela primeira vez, uma mostra especial dedicada à Fotografia.” (BENJAMIN, 2007, p. 43). O fascínio do público pela fotografia justifica-se na modernidade urbana em construção, mesmo que ainda de forma incipiente, pois “para o olhar que não consegue se saciar ao ver uma pintura, uma fotografia significa, antes, o mesmo que o alimento para a fome ou a bebida para a sede.” (BENJAMIN, 1994, p. 138).

A partir desta primeira Exposição Universal de 1855 em solo Frances, diferentemente da Exposição londrina de 1851 realizada em um parque campestre, as Exposições que se sucederam em Paris foram realizadas em meio à cidade renovada, acessível pelas longas, largas, saneadas e arborizadas avenidas, possibilitando aos visitantes

---

<sup>40</sup>Gustave Eiffel trabalhou com o engenheiro J-B Krantz no mais importante edifício de exposição erigido depois de 1851, o da Exposição Universal de Paris de 1867. (FRAMPTON, 1997, p. 32).

“vislumbrarem não só a grande cidade de Paris, mas todo um mundo de ferro e vidro.” (GIEDION, 2004, p. 237).

A segunda Exposição Universal de Paris, realizada em 1867, localizada no Campo de Marte<sup>41</sup> e organizada em edifícios provisórios de forma oval, composto por sete galerias concêntricas formando o que viria, em comparação, a ser denominado Anéis de Saturno. Esta exposição, com a renovação de Paris bem avançada, caracteriza-se como uma grande festa imperial, onde milhares de visitantes admiraram as realizações napoleônicas e haussmannianas<sup>42</sup>. Segundo Benjamin (2007, p. 985), “a exposição universal de 1867 foi o apogeu do regime e do poder de Haussmann”.

Este contexto de afirmação política do regime imperial de Napoleão III, se expressa na exibição da cidade de Paris em toda a sua modernidade contida nas avenidas, no saneamento e nas majestosas fachadas em perspectiva das novas edificações. Neste sentido, Benjamin (2007, p. 45) destaca que, “as exposições universais cumprem um papel fundamental para a realização deste programa político. O Império está no auge de seu poder”.

As exposições parisienses, organizadas em meio urbano, caracterizam-se por uma modernidade urbana em exposição. A partir da Exposição Universal de 1867, os visitantes das Exposições Universais sediadas em Paris, podem contemplar “um ambiente ilimitado, definido por um ritmo recorrente a perder de vista, como as ruas de Haussmann.” (BENÉVOLO, 2004, p. 144). Com toda a sua modernidade urbana, proporcionando o esplendor da *Belle Époque*, “Paris afirma-se como a capital do luxo e das modas. A fantasmagoria da cultura capitalista alcança seu desdobramento mais brilhante na exposição universal de 1867.” (BENJAMIN, 2007, p. 45).

Na Exposição Universal, realizada na Filadélfia em 1876, comemoravam-se os 100 anos da Declaração de Independência dos Estados Unidos, surgindo a proposta por parte de artistas e intelectuais franceses na ereção de uma marco comemorativo, principalmente à batalha derradeira onde franceses aliados aos estadunidenses derrotaram os ingleses. Esta proposta teria seu desdobramento em Paris, dois anos depois. Por ocasião da Exposição Universal de 1878, emblemática para

---

<sup>41</sup>A partir daí, o Camps-de-mars, onde em 1798 havia sido instalada a primeira das pequenas exposições nacionais, foi tomada como sede das grandes exposições mundiais (GIEDION, 2004, p. 285).

<sup>42</sup>A obra que mais reuniu os testemunhos dos homens de letras da época sobre as transformações de Paris provocadas por Haussmann foi o *Guia da Exposição Universal de 1867*. (PESAVENTO, 1999, p. 109).

a modernidade<sup>43</sup>, estava em curso a construção da Estátua da Liberdade que objetivava expressar a amizade duradoura entre os povos, sendo uma réplica da cabeça da Estátua instalada no Portal desta Exposição para arrecadação de fundos. Este monumento, entregue em 1886 pelos franceses aos Estados Unidos para comemorar o Centenário da Independência, ocorrido dez anos, fora construído através de doações. A estátua<sup>44</sup>, revestida em cobre, teve o projeto em estrutura metálica a cargo de Gustave Eiffel.

Figura 14: A Estátua da Liberdade



Fonte: <http://www.nps.gov>

Figura 15: A Tocha e o Livro



Fonte: <http://www.google.com.br/imgres>

Avistada na entrada do porto da cidade de Nova York, a Estátua da Liberdade representaria o portal de recepção aos imigrantes pelo símbolo de consagração da amizade entre os povos. No alto de seus 92 metros de altura, contando com o pedestal, a cabeça apresenta-se como um lugar de observação panorâmica. Este símbolo urbano, marco emblemático da modernidade, estimularia a construção de outros grandes monumentos como a Torre Eiffel em Paris e o Cristo Redentor no Rio de Janeiro.

A Torre Eiffel, por sua vez, com 300 metros de altura, apresentaria um diferencial em relação às estruturas de ferro que abrigaram as exposições, até então, representando a evolução técnica da

<sup>43</sup>Após inúmeras insurreições e da constituição da Comuna, a cidade viria a receber uma Exposição Universal. Para Combeau (2009, p. 84), “a Exposição Universal de 1878 foi, sobretudo, a celebração do reerguimento nacional, depois da derrota e da guerra civil”.

<sup>44</sup>O fogo da tocha, assim como a própria estátua, representa a liberdade. Em sua coroa existem 25 janelas e 7 raios (que representam os sete continentes e mares do mundo). Na mão esquerda segura um livro, na capa está escrito: 4 de Julho de 1776.

França no domínio da metalurgia<sup>45</sup>. Adquirindo caráter permanente, de acordo com Benévolo (2004, p. 146), “o papel que a torre assumiu na paisagem parisiense é de suma importância, e leva-nos a avaliar características totalmente diversas, nas quais se encontra provavelmente a maior importância da obra”.

Figura 16: A Torre Eiffel em Construção, Agosto de 1888



Fonte: <http://blogdopetcivil.com>. (Acesso em 11/01/2013)

A Exposição de 1889, em Paris, coincide com o Centenário da Tomada da Bastilha, organizada no Campo de Marte, apresentando entre o conjunto de edifícios com estrutura de ferro, além da magnífica Torre, um voltado exclusivamente às “engenhocas metálicas”, a Galeria das Máquinas. A galeria e a gigantesca torre de ferro no portal de entrada marcam o apogeu da construção em estrutura metálica na França, se bem que, de acordo com Benévolo (2004, p. 140), “carregadas de decorações nem sempre felizes, são as marcantes dentre as construídas até então em ferro, e, por suas dimensões, colocam também novos problemas arquitetônicos”.

---

<sup>45</sup>Este monumento, segundo Giedion (2004, p. 308), “resumia numa única obra toda a experiência de seu autor com fundações e apoios, contra as complexidades do solo e do vento”.

Entretanto, apesar de todas estas maravilhas expostas em seu interior, o fascínio da exposição de 1889 apresentava-se externamente pela panorâmica obtida a partir da elevação possibilitada pela elevada torre, permitindo “aos transeuntes uma visão aérea da cidade, que suplantam as maravilhas técnicas.” (ORTIZ, 1991, p. 160). No entanto, a torre em um primeiro momento não agradou a todos<sup>46</sup>, mesmo assim, embora inicialmente concebida para ser uma construção temporária, permaneceria e se tornaria um “emblema materializado da ideia de progresso.” (ZUCCONI, 2009, p. 176).

O avanço dos materiais, em particular a estrutura de ferro, frente a especialização dos espaços da cidade exigia uma adequação cada vez mais rápida, inserindo na paisagem urbana edificações oriundas deste avanço, “os novos materiais, o ferro e, depois de 1860, o aço, tornaram possíveis construções mais altas, a construção de vãos muito mais amplos do que até então e o desenvolvimento de plantas baixas mais flexíveis.” (PEVSNER, 2002, p. 403).

Analisando a aplicação das primeiras construções em estrutura de ferro no interior das cidades, verifica-se o atendimento a usos específicos, voltados a funções emergentes na sociedade, demandas dos novos tempos: mercados cobertos, estações de trem, galerias comerciais<sup>47</sup>, pavilhões de exposições. Desta forma, o ferro “associa-se, portanto, imediatamente a momentos funcionais da vida econômica. Todavia, o que naquela época era funcional e transitório, começa a parecer formal e estável, no ritmo transformado de hoje.” (BENJAMIN, 2006, p. 193).

Nas duas últimas décadas do século XIX as construções em ferro parecem ter chegado ao ápice de suas possibilidades, tornando-se “possível dizer que o centenário das construções em metal coincide quase exatamente com o da Revolução Francesa.” (BENJAMIN, 2007, p. 204). A importância deste material para o contexto da modernidade é tal que nas exposições, “os objetos de ferro são numerosíssimos e atestam os progressos da indústria metalúrgica.” (BENÉVOLO, 2004, p. 138).

---

<sup>46</sup> Ainda nos primórdios da construção, Victor Hugo lança um manifesto entregue ao comitê da exposição: “nós, os escritores, pintores, escultores e arquitetos, viemos, (...), expressar nossa profunda indignação quanto à proposta de implantar esta Torre Eiffel monstruosa e desnecessária no coração de nossa capital.” (GIEDION, 2004, p. 309).

<sup>47</sup> A maioria das galerias de Paris surge no decênio e meio após 1822. A primeira condição para seu florescimento é a alta do comércio têxtil. A segunda condição para o surgimento das galerias é dada pelos primórdios da construção em ferro. As galerias são centros comerciais de mercadorias de luxo (BENJAMIN, 1985, p. 30-31).

Na construção civil, o ferro consolidou o princípio de que o edifício não fica mais em pé porque suas paredes o sustentam, agora esta função é dispensável, através de uma estrutura independente. Esta pode ser considerada a grande revolução dos materiais estruturais na era moderna. As exposições demonstraram a evolução e versatilidade da estrutura metálica, constituindo-se, durante a última metade do século XIX, em eventos de demonstração do avanço industrial, modernidade urbana e história da construção em ferro, material que proporcionava “a montagem e desmontagem rápidas. A história das exposições mostra não só o avanço da construção em ferro durante o período, mas também importantes mudanças de ordem estética.” (GIEDION, 2004, p. 271).

Evoluindo para formas fixas, surge na cena urbana, originalmente concebido em estrutura de ferro, símbolo marcante da modernidade, o arranha-céu<sup>48</sup>, cujo pioneirismo ocorre em uma cidade dos Estados Unidos da América que experimentara um crescimento vertiginoso, Chicago<sup>49</sup>. Todavia, é de conhecimento público que o primeiro arranha-céu, segundo Giedion (2004, p. 234), “de fato construído (e não meramente planejado) de acordo com os princípios modernos de construção foi o edifício de dez pavimentos da *Home Insurance Company* de Chicago (1883- 85)”. A fachada desta edificação, em suas amplas aberturas em vidro, possibilitava “um brilho mágico para o interior, durante o dia, e para o exterior, à noite.” (BENJAMIN, 2006, p. 607).

Frampton (1997, p. 19) destaca “dois desdobramentos, essenciais para a construção de edifícios altos: a invenção, em 1853, do elevador de passageiros e o aperfeiçoamento, em 1890, da estrutura de ferro”. Não por acaso, a Exposição de Chicago de 1893 teve por grande atração a exposição dos arranha-céus, marcando a cena urbana. No entanto, não deixa de ser um marco curioso do século XIX, segundo Giedion (2004, p. 300), “o fato de o declínio das grandes exposições ter começado em Chicago, 1893. Neste período, Chicago era o lugar onde se construíam os edifícios residenciais e de escritórios mais ousados e originais”.

Mas, pela sua característica de grande obra de arte, a Torre Eiffel, exibindo a olhos nus a estrutura em ferro, continuava insuperável, verdadeiro ícone de Paris, da França e do “mundo moderno”.

---

<sup>48</sup>A partir de então, “o arranha-céu fornece uma função espetacular ao edifício para escritórios, novo protagonista do cenário urbano, tornando-se sede de bancos, seguradoras, sociedades comerciais e financeiras.” (ZUCCONI, 2009, p. 151).

<sup>49</sup>Chicago cresceu, passando de 3.000 habitantes na época da quadrícula de Thompson (1833) para cerca de 30.000 habitantes, em 1850, tornando-se uma cidade de 2 milhões de habitantes na virada do século (FRAMPTON, 1997, p. 14).

Figura 17: A Exposição Universal de 1889 e a Torre Eiffel



Fonte: [www.parisenimages.fr](http://www.parisenimages.fr). Acesso realizado em 12/10/2012

A Exposição Universal de 1889, em Paris, alusiva ao Centenário da Revolução Francesa, constituiu-se, pelo tema da comemoração, em uma grandiosa manifestação republicana. Esta, até então, era a quarta Exposição Universal a se realizar na capital francesa, marcando, ao mesmo tempo, o auge da construção em estrutura de ferro e “a conclusão de um longo desenvolvimento.” (GIEDION, 2004, p. 293). Nesta exposição, destacando Paris como a Capital do século XIX, o centro de um mundo em transformação, “uma das atrações populares era a presença de um globo, que propiciava ao visitante uma viagem ao redor da Terra.” (ORTIZ, 1991, p. 246).

Mas, apesar de todo o esplendor da Exposição Universal de 1889, Paris seria ainda palco de uma outra grande exposição, dando à cidade em 1900 a consolidação de capital europeia, consagrando-se como a cidade luz em meio a milhares de visitantes. Neste evento, segundo Combeau (2009, p. 85) “ainda que tenha sido iluminada pela “fada eletricidade”, a Torre Eiffel já tinha deixado de ser o farol da festa, o que fascinava o público, tanto nacional como internacional, era o Pavilhão da Eletricidade”.

Figura 18: A Exposição de 1900, a Torre e os Candelabros



Fonte: [www.parisenimages.fr](http://www.parisenimages.fr). Acesso realizado em 12/10/2012

Na Exposição de 1900, a claridade que vinha do Pavilhão da Eletricidade iluminava amplamente os ambientes, expondo o caráter fascinante da imagem noturna dos estandes, permeados pela brilhante e incandescente luz. Com toda esta iluminação, o apelo à imagem, contido nas exposições universais, alcançaria seu auge com a exibição do cinematógrafo pelos irmãos Lumière. A Torre Eiffel, amplamente iluminada se eternizava como imagem símbolo desta *Belle Époque*, ambientada na modernidade urbana. No meio de toda esta luminosidade, a Exposição de 1900, em todo o seu esplendor, representava a consolidação do regime republicano.

Ostentando ferro e concreto<sup>50</sup>, as edificações da exposição apresentavam em sua volumetria, conforme se observa nas imagens das suntuosas fachadas, formas emolduradas, adaptadas a diferentes estilos. Também percebe-se nas fachadas que o cimento, associado aos novos elementos de construção com ferro, “acena a perspectiva de novas

<sup>50</sup>O concreto armado foi usado nas “eccléticas estruturas da Exposição de Paris de 1900. A exposição de Paris de 1900 deu um enorme impulso à construção em concreto.” (FRAMPTON, 1997, p. 35).

configurações plásticas potenciais na arquitetura.” (BENJAMIN, 1985, p. 37).

Paris se consagrou como o modelo de modernidade do século XIX, amplamente divulgado a partir das Exposições Universais que sediou. Desta forma, podemos dividir esta modernidade urbana em duas etapas, uma de construção (1853-1870), as intervenções haussmannianas, e outra de divulgação (1867-1900), as Exposições Universais. No entanto, esta modernidade em exposição e em expansão atingira, ainda de forma experimental, somente uma parcela da humanidade, permitindo afirmar que “ao mesmo tempo, o público moderno do século XIX ainda se lembra do que é viver, material e espiritualmente, em um mundo que não chega a ser moderno por inteiro.” (BERMAN, 2007, p.26).

Sobre estes aspectos fundamentados no significado da “cidade aberta”, os espaços amplos, representados na avenida, caracterizam-se, enquanto ensaio de modernidade, como a vitrina que expõe o avanço da ciência e da técnica, expondo seus reflexos sobre a cidade. Na vida urbana constrói-se o lugar do ser moderno, fazer-se imagem no espelho, criar um cenário cujo reflexo incida diretamente sobre a forma como seus habitantes serão percebidos, particularmente as elites dirigentes, visto que “a modernidade é um modo de ser, uma sensibilidade.” (ORTIZ, 1991, p. 263).

Devido aos resultados das intervenções urbanas presenciadas pelos participantes brasileiros nas Exposições Universais realizadas em solo europeu, Paris torna-se um modelo e, neste sentido, as elites brasileiras se mostravam ávidas por atingirem padrões de modernidade. As Exposições Universais, realizadas durante a segunda metade do século XIX, segundo Pesavento (1997, p. 109),

contaram quase todas com a representação do Brasil. Propondo-se a reunir e celebrar os melhores resultados da criatividade e do labor humanos, suas funções ideológicas sobrepujaram seu papel econômico. Elas constituíram, de fato, a exaltação da produção mecanizada capitalista, num espetáculo ostentatório e lúdico capaz de atrair público de todas as classes e de atuar sobre o inconsciente coletivo.

Entre as exposições, apesar de seu viés de festejo republicano, tendo em vista um Brasil ainda imperial, destaca-se a participação com

ampla representação na Exposição de 1889<sup>51</sup>, talvez como um marco da despedida do império brasileiro e a entrada na República, que viria poucos meses depois. Uma questão relevante, se levarmos em consideração que, “a participação nas exposições universais era uma forma de entrada nos caminhos da modernidade.” (PESAVENTO, 1997, p. 168).

Estas exposições colocavam em evidência as cidades renovadas, enquanto produto da Revolução Industrial. Palco de cinco exposições realizadas em intervalos de onze anos cada, durante toda a segunda metade do século XIX, Paris, um produto manufaturado, se transforma na vitrina da modernidade, modelo a ser copiado por outras cidades do mundo.

Desta forma, ao adentrar o século XX, sob a égide da república, o Brasil construiria um cenário de modernidade urbana, adequado para sediar Exposições significativas. A primeira delas de caráter nacional, embora com algumas nações convidadas, ocorreria em 1908 para comemorar o Centenário da Abertura dos Portos às nações amigas. A segunda, com status de Exposição Universal, ocorreria em 1922 para celebrar o Centenário da Independência do Brasil.

Estes eventos celebravam o processo de inserção do país em um modo de vida urbano, expostos nos espaços renovados conduzidos pelas Avenidas Central e Beira-Mar no Rio de Janeiro, símbolos paradigmáticos às cidades brasileiras, refletidos na construção de um imaginário urbano que culminaria na construção de um monumento que representaria o conjunto de um processo de modernização da Cidade do Rio de Janeiro, um signo metonímico, o Cristo Redentor, tal qual a Torre Eiffel para Paris.

---

<sup>51</sup>O Brasil foi dos poucos países de regime monárquico a comparecer à festa republicana. Pedro II entrevistou para que o Pavilhão do Brasil ficasse bem localizado, próximo da Torre Eiffel. O país acabou por se fazer representar, ao lado de outras cinquenta e duas nações. Não o fez oficialmente, isto é, não como representação de estado, mas por uma delegação de empresários e jornalistas que formaram um Comitê Franco-Brasileiro (PESAVENTO, 1997).

### 3 RIO DE JANEIRO: DE PARIS AO TRÓPICO SUL EQUATORIAL- MODERNIDADE URBANA E SIGNO METONÍMICO

A transposição da modernidade urbana europeia, cujo maior mito foi Paris, atingiria as principais cidades brasileiras. A criação de instituições voltadas ao ensino técnico e científico, bem como o acesso e a aplicação dos conhecimentos adquiridos pelos membros de nossas elites letradas, influenciariam as ações de políticas públicas, as quais resultariam em intervenções sobre o espaço da cidade, adequando-o às novas exigências da acumulação capitalista e à circulação do capital. Neste processo, retiraram-se do meio urbano as moradias das classes de menor renda, recuperando este espaço para usufruto das elites, agora não mais para moradia, mas, para trabalho e, em sua modernidade, ao lazer e a cultura, teatros, cinemas, museus, bibliotecas, escolas de estudos superiores e ao passeio, o *footing*, nas largas e modernas avenidas, embelezadas, saneadas e iluminadas.

A transformação das cidades teve nas intervenções parisienses seu modelo mais emblemático, a cidade luz, legítima representante da modernidade urbana, espelho para as cidades pelo mundo afora. Buenos Aires e Rio de Janeiro disputaram a hegemonia na busca desta imagem paradigmática na América do Sul. De acordo com Ortiz (1991, p. 08), “a França foi uma referência cultural forte para as sociedades latino-americanas: não eram ainda os Estados Unidos que serviam de espelho para nosso subdesenvolvimento”. No caso brasileiro, Pesavento (1992, p. 25) destaca que, “externamente, tem-se o modelo parisiense, universalmente consensual, assim como o modelo nacional carioca, também paradigmático para a modernidade brasileira”.

Com efeito, a França exerceu forte influência na cultura brasileira. Destino de passeio e de estudos para nossas elites, além da contínua participação brasileira nas Exposições Universais realizadas em Paris, a cultura francesa serviu como espelho para o imaginário urbano. No Rio de Janeiro, a chegada da Missão Francesa, em 1816, fez surgir, na figura de Grandjean de Montigny<sup>52</sup>, as primeiras propostas urbanísticas de intervenções em maior escala<sup>53</sup>, estreitando os laços com

---

<sup>52</sup>Grandjean de Montigny (1776- 1850), membro da Missão Artística Francesa de 1816, tem excepcional lugar na História da Arquitetura no Brasil, como professor e como arquiteto, sua figura de urbanista complementa o profissional preocupado com os problemas da urbe carioca (MELLO JR., 1988, p. 121).

<sup>53</sup>Em referência aos inúmeros projetos urbanos propostos por Grandjean de Montigny, Mello Jr. (1988, p. 124) ressalta que, “Grandjean sonhou com um projeto de grandeza napoleônica”.

a França no que se refere ao surgimento de ações de urbanização no país.

No entanto, efetivamente, o primeiro plano abordando de forma ampla o território da cidade do Rio de Janeiro, propondo uma série de intervenções, foi elaborado pelo engenheiro militar brasileiro Henrique de Beaurepaire Rohan, então diretor de Obras Públicas da Câmara Municipal, sob a forma de um Relatório de Obras em 1843<sup>54</sup>. Várias destas propostas, parcial ou integralmente, seriam adotadas pela Comissão de Melhoramentos de 1875 e na reforma Passos (1902- 1905), “sob a argumentação do positivismo dos seguidores de Auguste Comte.” (PEREIRA, 2010, p. 144).

Todavia, apesar desta proposta de ação pioneira, as intervenções no Brasil ganhariam impulso, efetivamente, por influência da reforma urbana na capital francesa<sup>55</sup>. Paris, a capital do século XIX, tornou-se referência nas ações sobre os espaços das cidades brasileiras, impondo a ideologia do progresso pela renovação urbana, principalmente, nas três primeiras décadas do século XX<sup>56</sup>. Com efeito, inspirando-se nas grandes reformas de Paris, “a ênfase central estava na técnica e a estética estava presente em alguns projetos, em particular, naqueles realizados para as áreas centrais das cidades.” (LEME, 1999, p. 22).

A modernidade urbana, importada, se imporia de forma urgente, face à insalubridade de nossas principais cidades. As intervenções criaram cenários e ambientes que caracterizariam uma *Belle Époque* à brasileira, onde “todas as cidades procuravam imitar Paris através do seu urbanismo.” (SOUZA, 1997, p. 113). No entanto, guardando as devidas proporções, “há que pensar, no caso, a diferença com Paris, mas não descartar a possibilidade das analogias, que fornecem a porta de entrada para o ingresso na modernidade urbana.” (PESAVENTO, 1999, p. 163).

Seríamos atingidos por uma modernidade que, até então, estava “restrita a partes da Europa ocidental, mas que em breve se imporia como referência obrigatória em relação à qual nossos relógios nacionais deveriam ser ajustados.” (ORTIZ, 1991, p. 08). Neste sentido, esta urbanização, herança do século XIX, “consistia em algo mais do que a

---

<sup>54</sup>Conforme Pereira (2010, p. 141); Andreatta (2006, p. 83).

<sup>55</sup>Todavia, deve-se considerar que “o modelo haussmanniano se divulga, e as ideias haussmannianas se difundem em distintas direções, embora nem sempre seja possível sua adoção integral, pela necessidade de diversas adaptações a realidade parisiense.” (PINHEIRO, 2011, p. 270).

<sup>56</sup>A partir do final do século XVIII, a noção de progresso permaneceu confinada à Europa e aos Estados Unidos da América e, depois de 1867, ao Japão, até que o século XX levantou problemas relativos ao desenvolvimento do Terceiro Mundo (LE GOFF, 2003, p. 235).

difusão de hábitos urbanos; significava uma difusão mais geral de forças “modernas”, antitradicionais.” (SENNETT, 1988, p. 163).

Nesta perspectiva, Paris torna-se um padrão, um conceito estabelecido, imagens que representarão um modelo da moderna civilização ocidental, o centro de um imaginário social construído pela modernidade. As intervenções urbanas parisienses, pós- 1850, “iriam conferir à Paris uma unidade ou estilo, expressos por uma série de traços que passam pela arquitetura e pelo urbanismo.” (PESAVENTO, 1999, p. 64).

As intervenções urbanas no Brasil estão diretamente relacionadas à transformação da engenharia militar em engenharia civil urbana com criação da Escola Politécnica no Rio de Janeiro, produto do pensamento utilitarista ligado a filosofia positivista de Auguste-Comte<sup>57</sup>, fundamentando os ideais republicanos que predominaram nestas escolas<sup>58</sup>, a construção de uma cidade organizada e saudável, imprescindível à sociedade disciplinada. O positivismo, ou a ideologia positivista, se fundamenta, por um lado, na ideia de progresso amparada na aplicação da técnica alcançada pelo avanço da ciência, por outro lado, sustenta a hegemonia de uma classe dominante, indutora de princípios sob os quais a sociedade avançará, degrau por degrau, dentro de uma hierarquia de atendimento as distintas classes étnico-sociais, conforme veremos.

Com a proclamação da República, ancorada na ideologia positivista do progresso, a capital do país intenta em apresentar aspectos da civilização europeia. Este período que compreende a execução de obras de embelezamento e saneamento, sobre as quais discorreremos, abrange a Primeira República e estariam em exposição durante dois eventos consecutivos, momentos efêmeros, espetáculos da *Belle Époque*. As obras executadas pela Reforma Passos preparariam a Cidade do Rio de Janeiro para as suas exposições de modernidade. Todavia, a modernidade em exposição, efetivamente, também ocorreria com a aplicação da técnica de construção em ferro, vencendo obstáculos naturais e se impondo em meio à imponente paisagem, a ponte de ferro.

---

<sup>57</sup>Pai da doutrina positivista, professor da Escola politécnica, pregava a transformação da sociedade a partir de ideias que, segundo seus princípios, “compõe essencialmente duma filosofia e duma política, necessariamente inseparáveis, uma constituindo a base, a outra a meta dum mesmo sistema universal, onde inteligência e sociabilidade se encontram intimamente combinados.” (COMTE, 1983, p. 97).

<sup>58</sup>O intervencionismo Estatal era alimentado pela difusão dos postulados positivistas que, a partir de 1860, fazem cada vez mais adeptos, principalmente entre engenheiros e médicos (PEREIRA, 2010, p. 148).

Por fim, o brilho republicano se expressaria através de um símbolo metonímico, um monumento erigido para representar este período de construção da modernidade, uma imagem representando o todo.

### 3.1 REPÚBLICA E MODERNIZAÇÃO - OS POLITÉCNICOS, O POSITIVISMO E A IDEOLOGIA DO PROGRESSO

O advento da República trouxe à tona, às cidades brasileiras, a necessidade de realizar transformações em sua condição urbana, até mesmo para criar um ambiente que caracterizasse o novo regime, organizando o espaço, adequando-o aos novos ideais de progresso fundados na doutrina positivista que promoveriam, no entendimento dos mesmos, o avanço econômico primordial à ordem capitalista. Sob o desígnio do ideal republicano, no sentido de imprimir a sua marca, far-se-iam intervenções no urbano que passavam também pela normatização social e a reordenação do espaço.

A construção deste ideário foi em grande parte devida a sucessão de eventos ocorridos, principalmente, em Paris a partir de 1850, em particular, as intervenções haussmannianas e as Exposições Universais que traziam em seu bojo os avanços da ciência e a modernização<sup>59</sup> proporcionada, sobre os quais discorreremos no capítulo anterior. Desta forma, podemos afirmar que embora o apelo à autoridade da ciência adquira maior apelo no século XX, “as raízes desta atitude se encontram num passado mais remoto. Para ser mais preciso, remontam pelo menos à ascensão do positivismo na primeira metade do século XIX, e talvez até antes.” (MESZAROS, 2004, p. 246).

A partir da segunda metade do século XIX, a burguesia urbana formada por profissionais oriundos das Escolas de Estudos Superiores<sup>60</sup> assumiriam papel de suma importância em diversos setores da sociedade, ampliando o espaço de atuação no setor público. Na política assumiriam uma posição de vanguarda, quando “em 1870, sob a inspiração das mudanças políticas ocorridas na Europa, sobretudo na França, é fundado no Rio de Janeiro o Partido Republicano.” (PEREIRA, 2010, p. 148).

No Brasil, diante da necessidade de uma base lógica que substanciasse o ascendente pensamento liberal-republicano, buscavam-

---

<sup>59</sup>A modernização é um processo cultural. (...), no qual o conjunto de ideias, crenças, valores e símbolos próprios de cada grupo humano são alterados, modificados ou substituídos (PEREIRA, 1974, p. 74).

<sup>60</sup>A primeira geração de profissionais que atuava neste período era formada em cursos de engenharia, nas antigas Escolas Militares na Bahia, Pernambuco e no Rio de Janeiro ou na Escola Central no Rio de Janeiro (LEME, 1999, p. 22).

se sustentação em várias vertentes do pensamento europeu, sendo algumas incorporadas durante o império, como o liberalismo e o positivismo. De fato, nesse período “são as ideias de dois discípulos de Saint-Simon que passam a ser discutidas em primeiro plano: Michel Chevalier e Auguste Comte.” (PEREIRA, 2010, p. 148).

A Escola Politécnica<sup>61</sup> centrada no ensino da engenharia civil, inaugurada em 1874 no Rio de Janeiro, oriunda da Escola Central, subordinada à disciplina do exército, a qual se voltava para a Engenharia Militar, abria uma expectativa maior de intervenções do poder público com obras de grande vulto sobre as cidades. No entanto, se manteria o vínculo entre a engenharia civil e a disciplina militar.

Esta junção se revelaria pelo apoio dos ideais positivistas, correntes na Escola Politécnica, à Proclamação da República<sup>62</sup>, a qual fora liderada por oficiais do exército em boa parte com formação na Engenharia Militar, fomentando os princípios ideológicos adotados no ideário republicano que se espelhava na República Francesa, restaurada a partir de 1870.

Aprofundando as origens do positivismo no Brasil, tem-se referência a brasileiros que teriam, durante a década de 1830, estudado na Escola Politécnica de Paris<sup>63</sup> e, ao retornarem ao Brasil e lecionarem, transmitiriam os primeiros ensinamentos dos princípios positivistas, os quais influenciariam toda uma futura geração. No entanto, as primeiras manifestações do positivismo no Brasil, de acordo com Giannotti (1983, p. XIV) “datam de 1850, quando Manuel Joaquim Pereira de Sá apresentou tese de doutorado em ciências físicas e naturais, na Escola Militar do Rio de Janeiro”.

A infiltração da filosofia positivista no Brasil apresenta algumas nuances que devem ser consideradas, apoiadas no contacto e na vivência de membros de nossas elites que realizaram estudos no exterior e, retornando ao Brasil, dedicaram-se à docência. Havia entre os professores do Colégio Pedro II, no Rio de Janeiro, segundo Lins (1964, p. 13), “um que, já em 1855, dizia-se republicano e disto se ufanava.

---

<sup>61</sup> A Escola politécnica constituiu-se o berço da formação dos principais positivistas brasileiros, instituição que, em Paris, abrigou o idealizador das idéias positivistas, Auguste Comte, o qual, segundo Giannotti (1983, p. 08), “com a idade de dezesseis anos, em 1814, ingressou na Escola politécnica de Paris, fato que teria significativa influência na formação de seu pensamento”.

<sup>62</sup> No entanto, há de se salientar que “houve divisão, entre a ortodoxia da Igreja Positivista e as variantes civil e militar, que da doutrina retiravam apenas os aspectos que mais interessavam à ação política.” (CARVALHO, 1987, p. 25).

<sup>63</sup> Lins (1964, p. 13) faz referência a, “um brasileiro, com o sobrenome Machado e outro começado por D, que foi aluno de Augusto Comte de 1837 a 1838- Antônio Machado Dias”.

Havia se formado na *École des Ponts et Chaussées* de Paris, onde vivera mais de trinta anos e onde participara das barricadas de 1848”. Ainda de acordo com este autor “nas imediações de 1860, três estudantes brasileiros que frequentavam escolas belgas travam contato com o positivismo.” (LINS, 1964, p. 45).

Os ideais positivistas, então, foram difundidos nas Escolas pelos professores vindos de estudos no exterior e por profissionais, aqui formados, que foram buscar complementação de conhecimento, principalmente, nas escolas francesas ou sob influência destas, os quais propagariam os princípios filosóficos desta corrente de pensamento no Brasil. Muitos destes profissionais, após completada a sua formação, ocuparam cargos nas estruturas administrativas em formação nas prefeituras das principais cidades e nos governos dos Estados.

É dessa burguesia, formada por militares, médicos<sup>64</sup> e engenheiros, mais próximos das ciências positivas, graças à índole de suas profissões, segundo Reis filho (2010, p. 150- 151),

que irá surgir o movimento positivista no Brasil. Em torno das escolas formam-se grupos entusiastas do desenvolvimento industrial e científico europeu. Influenciados pelo evolucionismo de Darwin, Spencer, e pelas ideias positivistas. Trata-se, no caso, da geração que se formou sob o influxo de Benjamin Constant, com ideias nitidamente democráticas e concorreu para a queda do regime monárquico e implantou a república inspirada nos princípios de Auguste Comte.

A partir da Escola Politécnica se desenvolveria uma matriz de pensamento, uma ideologia com raízes no positivismo, fundada na relação entre a modernização do país e o desenvolvimento científico, ou seja, na crença de que o conhecimento científico se reverteria em ações socialmente aplicáveis. Estes novos princípios para uma sociedade em transformação, encontrariam na vida urbana a sua forma de representação. Conectadas a um novo espírito marcado pela filosofia positivista de Auguste Comte, de acordo com Andreatta (2006, p. 115), “cristaliza-se uma ideologia que terá o seu melhor laboratório na

---

<sup>64</sup>Karl Von Koseritz, em visita à Escola de Medicina no Rio de Janeiro em 1883, destaca que “o positivismo, que aqui grassou fortemente antes, floresce agora na Escola Politécnica.” (KOSERITZ, 1980, p. 103).

construção do novo modelo de cidade, espelho daquele implantado por Haussmann em Paris”.

A orientação da ideologia positivista, em sua concepção Saint-simoniana, fundamenta-se no que Harvey (1992, p. 42) qualifica de “crença no progresso linear, nas verdades absolutas e no planejamento racional de ordens sociais ideais sob condições padronizadas de conhecimento e de produção particularmente forte”. No entanto, nesta perspectiva, resulta que, “a concepção original do cientificismo positivista estava vinculada às grandes expectativas de um otimismo evolucionista um tanto simplório.” (MESZARUS, 2004, p. 254).

A participação dos positivistas no movimento republicano é de extrema relevância, sendo inegável sua influência na formação do pensamento republicano. Todavia, constituiu-se, de acordo com Giannotti (1983, p. 15), “um exagero dizer-se que foram eles que proclamaram a República, em 1889. Influíram, é verdade, na Constituição de 1891 e a bandeira brasileira passou a ostentar o lema comteano ordem e progresso”.

A implantação do regime republicano, realizada sob a forma de um golpe militar, impôs à sociedade uma ordem autoritária de ação, até mesmo pela necessidade de consolidação do regime e a convicção da capacidade de exercerem a tutela intelectual sobre a nação, predominante na positivista burguesia ascendente<sup>65</sup>. O positivismo, ou certa leitura positivista da República, de acordo com Carvalho (1987, p. 35), “ênfatizava, de um lado, a ideia do progresso pela ciência e, de outro, o conceito de ditadura republicana, que contribuía poderosamente para o reforço da postura tecnocrática e autoritária”.

Partindo deste princípio, em uma sociedade regida por um sistema de produção ainda escravocrata, onde somente as categorias sociais mais elevadas tinham acesso aos estudos de nível superior, pressupõe-se que, “não há que duvidar da capacidade de informação de nossas elites, perfeitamente conhecedoras do que se chamariam “os progressos científicos, culturais e artísticos” de seu século.” (PESAVENTO, 1999, p. 22).

No Brasil, o regime republicano traria em seu bojo a necessidade de transformar as feições urbanas, um artifício para superar o passado e criar a imagem de uma sociedade condizente com os ideais

---

<sup>65</sup>Comte, sempre se propôs fazer da filosofia positivista um instrumento para a reforma intelectual e, através desta, a reorganização de toda a sociedade. No seu modo de ver, a Revolução Francesa destruiu as instituições sociais do homem europeu e impunha-se, conseqüentemente, estabelecer uma nova ordem (GIANNOTTI, 1983, p. XIII).

republicanos, através do aprimoramento estético das edificações e da forma urbana. Estas ações, aliadas ao apelo à adoção de novos comportamentos sociais, continham os princípios positivistas da “ordem e do progresso”, propagados, principalmente, por Benjamin Constant<sup>66</sup>, junto à Escola Militar. Movidos por estes princípios, a partir de então, curar, sanear, higienizar e intervir, reformar, embelezar, “transformaram-se num verdadeiro programa de política urbana, numa nova moralidade de ordem a permear as relações sociais entre pessoas, coisas e grupos no espaço urbano.” (PECHMAN, 1997, p. 215).

A doutrina positivista pregava a eliminação de todos os males e desigualdades sociais através do progresso científico<sup>67</sup>, abarcando inicialmente a classe dominante com suas origens na cultura e dominação europeia, estendendo-se, posteriormente, “segundo as leis indicáveis, a todo o resto da raça branca, e até mesmo, enfim, às duas outras raças principais.” (COMTE, 1983, p. 99). Desta forma, vale ressaltar o caráter elitista e que estabelecia a prioridade étnico-social.

Todavia, se nos transportarmos à sociedade da época e aos princípios norteadores das relações, possibilita-se a compreensão do conteúdo étnico de tal pensamento ou “doutrina”. Desta forma, é lógico se pensar que as ações político governamentais objetivavam atender diretamente uma determinada categoria social, ideológica e economicamente dominante, dentro da corrente de pensamento à época, evidentemente.

As transformações políticas e sociais do final do século XIX afloraram os contrastes na sociedade brasileira, cabe lembrar que a Proclamação da República ocorreu em meio aos discursos do progresso e da civilização, embora carregasse consigo todo um passado colonial. Com a proposta republicana, deixava-se para trás a herança colonial, signo do atraso, fechado à modernidade. Neste espírito de transformação que objetiva a alcançar um futuro desejado, rompendo determinadas condições históricas, está implícito que “cada sociedade cria para si o sistema de ideias e imagens que a sancionam e legitimam.” (PESAVENTO, 1999, p. 22).

É fato que tenha ocorrido uma nova percepção na progressão do tempo e na transformação da sociedade pelo avanço da industrialização e suas implicações sobre a cidade, todas fundadas na ciência e na

---

<sup>66</sup>A inspiração ideológica mais forte foi o positivismo transmitido aos jovens oficiais por Benjamin Constant (CARVALHO, 1987, p. 48).

<sup>67</sup>A doutrina difundida por Auguste Comte tinha como missão fundamental “generalizar a ciência e sistematizar a arte social. A essa dupla apreciação sucederá naturalmente a dos principais apoios adequados à doutrina regeneradora.” (COMTE, 1983, p. 98).

concepção comteana de progresso<sup>68</sup>. Por consequência, o que a mantém e a faz desenvolver são os progressos científicos e técnicos, os sucessos da Revolução Industrial, implicando na “melhoria, pelo menos para as elites ocidentais, do conforto, do bem-estar e da segurança, mas também os progressos do liberalismo, da alfabetização, da instrução e da democracia.” (LE GOFF, 2003, p. 257).

Podemos afirmar que entre os séculos XVIII e XIX, ocorreu muito mais do que simples positivismo científico. Com efeito, “foi preciso chegar às vésperas da Revolução Francesa para que o século das luzes adotasse a ideia de progresso, sem restrições.” (LE GOFF, 2003, p. 184). Este período “engloba a teoria darwiniana da evolução, atitudes com relação a arte e convicções cotidianas, assim como profundas transformações no campo da própria psicologia.” (SENNETT, 1988, p. 191). Logo, todo esboço decisivo sobre estas transformações criam uma nova noção da ordem natural e que, “a erige em dogma fundamental duma sistematização universal, gradualmente preparada pelo conjunto do movimento moderno.” (COMTE, 1983, p. 112).

O século XIX foi o grande indutor da ideia de progresso, na linha dos conhecimentos adquiridos e no prosseguimento e propagação dos ideais da Revolução Francesa. Encontramos, dentro desta ordem de pensamento que conduz ao positivismo, um sistema que coloca como meta fundamental e prioridade direta, o aperfeiçoamento universal, segundo Comte (1983, p. 99), “de toda a nossa existência pessoal e social, determinando, necessariamente, um ofício capital às faculdades destinadas, sobretudo a cultivar em nós o instinto da perfeição em todos os gêneros”.

Para alcançar este objetivo, Comte (1983, p. 99) pregava que “a concepção real da humanidade, dignamente sistematizada, constitui finalmente a total unidade do positivismo”. Todavia, mesmo dentro de um simplismo que já ressaltamos, “essa visão encara as mudanças econômicas e culturais como progresso humano sem obstáculos.” (BERMAN, 2007, p. 163).

A modernidade trata da experiência do progresso através das ações de modernização, impulsionadas pelo ideal de uma classe hegemônica. Os textos desenvolvidos sobre a modernidade, segundo Harvey (1992, p. 190), “tendem a enfatizar a temporalidade, o processo de vir-a-ser, em vez de ser, no espaço e no lugar”. O progresso e seu reflexo sobre a cidade, ainda segundo Harvey (1992, p. 190), “implica a

---

<sup>68</sup>Para Comte o progresso provém da ordem e aperfeiçoa os elementos permanentes de qualquer sociedade. (GIANNOTTI, 1983, p. XIII).

conquista do espaço, a derrubada de todas as barreiras espaciais e a aniquilação, última, do espaço”. A partir desta concepção de progresso, só então os homens das luzes “vão substituir a ideia de um tempo cíclico, que torna efêmera a superioridade dos antigos sobre os modernos, pela ideia de um progresso linear que privilegia sistematicamente o moderno.” (LE GOFF, 2003, p. 184).

Ideias e suas práticas que, por uma questão de dominação, ficariam restritos a grupos específicos e bem demarcados da sociedade. A alfabetização, por exemplo, constitui-se um elemento de dominação. No campo da ideologia deve se considerar a alfabetização e o domínio da imprensa por determinados grupos à frente dos meios de produção do material impresso. Ao mesmo tempo, os jornais “tinham uma grande importância na hierarquização das classes sociais: eles promoviam uma divisão entre os que sabiam ler e, portanto, tinham acesso à ciência e à civilização, e aqueles limitados à cultura oral.” (PEDRO, 1995, p. 70).

Destacava-se a imprensa como meio de divulgação das ideias políticas, principalmente porque a importância dos jornais estava fundada no fato de que só, e exclusivamente, os homens alfabetizados podiam votar e estes, conseqüentemente, eram considerados os únicos dotados de um conhecimento capaz de dirigir a sociedade. Entre os capazes, Comte dividia a elite dirigente em duas categorias, a daqueles que “seriam responsáveis pelo mundo da produção e pela ordem social, os capitalistas, e os que integravam o partido, os sábios, a quem cabiam governar.” (COMTE, 1985, p. 73). Conseqüentemente, dentro desta concepção, estas duas categorias estavam aptas a comandar a humanidade rumo ao progresso.

Enquanto pensamento dominante na elite dirigente, o positivismo foi determinante para as ações fundadas na ideologia do progresso. Os partidários desta ideologia “insistem, por sua vez, nos progressos da ciência, da técnica, da economia; daí a afinidade do conceito de progresso com o de desenvolvimento.” (LE GOFF, 2003, p. 235). O progresso traz em sua compreensão a ideia de transformação e, ou, transposição de uma dada situação para outra ideal. O conceito de progresso, para Benjamin (2007, p. 520), “deixou de ser usado como medida de determinada transformações históricas para servir como medida de tensão entre um lendário início e um lendário fim da história”. Com efeito, “o progresso por evolução retilínea, linear, privilegia o que se desvia da antiguidade.” (LE GOFF, 2003, p. 178).

Conseqüentemente, seguindo a lógica do pensamento positivista, reinante no período da Primeira República, a ideia de progresso estava associada a inevitabilidade da transformação da sociedade, realizada

pela imposição de mudanças na vida urbana. O progresso, dentro da proposta positivista que pressupõe a transformação urbana, só é passível de existir na cidade moderna e “configurava-se como uma das imagens simbólicas da modernidade almejada.” (PESAVENTO, 1999, p. 263).

No final do século XIX, a nova geração dos membros das elites que tinha por referência as transformações que vinham ocorrendo na Europa, ancorada nos ideais positivistas e no governo sob a égide republicana, estabeleceria “um novo sistema de ideias e imagens de representação coletiva que fariam da “cidade moderna” o bem simbólico de referência.” (PESAVENTO, 1999, p. 261). Sendo assim, “a negação do passado colonial se reflete sobre a cidade, culpada de ser velha, feia, insalubre, atrasada, incompatível com a modernidade.” (CHIAVARI, 1996, p. 85). Todavia, “é a experiência vivencial dessa cidade, caótica, ambígua, que pode explicar o moderno.” (TEIXEIRA, 2009, p. 61).

A República, sob ideais positivistas, focou as suas ações na transformação do espaço urbano, refletindo sobre as principais capitais e cidades brasileiras, impondo os princípios “da modernidade urbana e da organização disciplinada do espaço, de acordo com os ideais do progresso econômico e da ordem burguesa.” (PESAVENTO, 1999, p. 270). Tal como em Paris, as transformações urbanas seriam capitaneadas pela atuação dos engenheiros vinculados a órgãos públicos, buscando implantar ares de modernidade às cidades brasileiras.

As intervenções visavam uma sistematização social, orientadas no cientificismo e no evolucionismo, encontrando obstáculos que haviam de ser combatidos, ligados a concentração da moradia dos pobres em habitações coletivas no centro urbano e a uma sociedade recém-escravocrata, com hábitos arraigados incompatíveis com os novos padrões impostos pelo progresso e civilização. Pesavento (1999, p. 185) destaca que, “um povo com o estereótipo de indolência encontrava a sua redenção na emergência de uma cidade, que arrastaria consigo todo um novo *ethos*, traduzido em maneiras de sociabilidades, hábitos”.

A rede urbana brasileira desenvolveu-se ao longo do litoral, tendo como elemento de formação a existência de um bom local de atracação, um porto, indutor de categorias sociais dependentes das atividades portuárias para a sua sobrevivência. Rio de Janeiro, Vitória, Santos e Desterro, atual Florianópolis, são cidades que apresentam esta característica em comum, sendo alvo de intervenções em sua estrutura portuária e urbana no período da Primeira República, objetivando mudar a sua feição, principalmente no aspecto da salubridade, através de ações modernizadoras que impuseram novos usos ao espaço, frente ao avanço

capitalista. Sobre esta condição de cidades portuárias, os aspectos étnico-sociais da população e suas condições de vida, iremos incursionar, objetivando compreender o contexto da época e o quadro das transformações advindas.

### 3.2 CIDADE PORTUÁRIA, CORTIÇOS, DEGRADAÇÃO URBANA

O acelerado processo de aumento populacional motivado pela abolição da escravatura e o deslocamento dos libertos às cidades, aliado a chegada por via marítima de um grande contingente de migrantes estrangeiros, agravaria ainda mais as condições de moradia da população não proprietária, limitando a sua condição de homem livre<sup>69</sup>. A pouca oferta de imóveis individuais, a situação de pobreza e a demanda por trabalho no meio urbano<sup>70</sup>, em boa parte originados na condição de cidade portuária, mobilizava numerosa mão de obra, estimulando a exploração dos imóveis urbanos pelos proprietários, sob a forma de habitações coletivas<sup>71</sup>.

É fato que, dentro dos princípios positivistas, almejava-se uma sociedade sistematizada, por uma questão implícita numa lógica científica, incubadora do capitalismo em expansão, representada pelo regime republicano, que necessitava dos braços do homem livre, entre eles imigrantes e ex-escravos, para produzir, transportar e consumir, viabilizar com seus escassos proventos a sua sobrevivência. Portanto, objetivando o estabelecimento de uma nova ordem, “procurava-se uma justificativa ideológica para o trabalho, isto é, razões que pudessem justificar a sua obrigatoriedade para as classes populares.” (CHALHOUB, 2001, p. 70).

Todavia, uma classe dominante acostumada a explorar a mão de obra escrava não tinha parâmetros, nem interesse, para bem remunerar trabalhadores não especializados. Com a inexistência de leis e benefícios trabalhistas, reflexos da recente abolição da escravatura, “os parâmetros materiais e ideológicos essenciais à sociedade estavam intimamente conectados ao espectro do cativo, para os livres e pobres

---

<sup>69</sup>A posse de propriedade significava dominar as próprias necessidades vitais e, portanto, ser potencialmente uma pessoa livre, livre para transcender a sua vida e ingressar no mundo que todos têm em comum (ARENDETT, 2010, p. 79).

<sup>70</sup>Para muitos, livres ou escravos, a procura de trabalho era diária, e este era apenas encontrado na área central (ABREU, 2008, p. 42).

<sup>71</sup>As classes abastadas deixam o centro, abandonando seus antigos sobrados, os quais após serem subdivididos, transformam-se em habitações coletivas, moradias para os pobres (PINHEIRO, 2011, p. 97). O Rio possuía, em 1888, 1.331 estalagens e 18.866 quartos de aluguel, em que moravam 46.680 pessoas, incluindo todo o vasto contingente do mundo da desordem (CARVALHO, 1987, p. 36).

trabalhar para alguém significava a forma mais aviltada de existência.” (KOWARICK, 1994, p. 12). Todavia, diante da necessidade de sobrevivência, “o homem livre, que podia dispor de um amo, podia ainda ser “forçado” pela pobreza. A pobreza força o homem livre a agir como escravo.” (ARENDDT, 2010, p. 79).

Por consequência da necessidade de sentir-se em liberdade, entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, as atividades em função da emergência do trabalho livre, em sua maior parte, constituíam-se em trabalhos informais ou, até mesmo, ilegais, tradicionalmente realizados nas ruas por uma massa heterogênea, considerada como as “classes perigosas”<sup>72</sup>. Desta forma, sob condições caracterizadas como vadiagem, “morando, agindo e trabalhando, na maior parte, nas ruas centrais da Cidade Velha, tais pessoas eram as que mais compareciam nas estatísticas criminais da época.” (CARVALHO, 1987, p. 18).

Sidney Chalhoub em “Trabalho, Lar e Botequim” tece algumas considerações sobre trabalho e ociosidade, relevantes para compreender o contexto das ações sobre a cidade que teriam curso à época. Segundo este autor,

enquanto o trabalho é a lei suprema da sociedade, a ociosidade é uma ameaça constante à ordem. Há, portanto, uma incompatibilidade irreduzível entre manutenção da ordem e ociosidade. Cria-se um sistema segundo o qual o indivíduo mais bem situado na hierarquia social é sempre mais dedicado ao trabalho, mais moral e ordeiro do que o indivíduo que o precede. Em suma, a hipótese que se quer lançar aqui é a de que a existência da ociosidade e do crime tem uma utilidade óbvia quando interpretada do ponto de vista da racionalidade do sistema: ela justifica os mecanismos de controle e sujeição dos grupos sociais mais pobres (CHALHOUB, 2001, p. 73-80).

A população negra e mestiça, neste processo de europeização, distante dos padrões físicos e sociais do velho mundo, era classificada

---

<sup>72</sup>A expressão “classes perigosas” parece ter surgido na primeira metade do século XIX (CHALHOUB, 1996, p. 20). Ideologicamente quase se equivalem os conceitos de pobreza, ociosidade e criminalidade- são todos atributos das chamadas “classes perigosas” (CHALHOUB, 2001, p. 80).

como indolente, inapta aos padrões civilizatórios em construção<sup>73</sup>, diferentemente do trabalhador branco recém-chegado, reconhecido como o sujeito adequado à ordem capitalista. O forte preconceito contra o negro, de acordo com Chalhoub (2001, p. 113), “se combinava na época com a obsessão das elites em promover o “progresso” do país. Uma das formas de promover este “progresso” era tentar “branquear” a população nacional”.

O Brasil, recém-saído do regime escravagista, apresentava cidades com diversificadas procedências étnicas e um cenário urbano formando um caldeirão típico desta mistura, retratado nas atividades citadinas. Este cenário de miséria urbana a ser superada, atingindo uma condição de cidade civilizada, corresponde a uma realidade comum às cidades da sociedade industrial do século XIX. Conforme relatamos, Paris apresentava imensos contrastes sociais, entretanto, diferentemente da nossa “urbe” subtropical, a capital francesa apresentava uma centralidade diluída, por onde diluíam-se também os seus miseráveis.

Referindo-se as cenas comuns da vida urbana em uma Paris do início do século XIX, descritas por cronistas coevos, encontramos um cenário urbano semelhante ao Rio de Janeiro em fim de século. Abordando tais crônicas, Pesavento (1999, p. 46) relata uma “Paris noturna- mal iluminada- dos terríveis dias de chuva e da sua incrível sujeira, com toda sorte de imundícies jogadas no rio ou nas ruas, ou, então, pelas janelas das casas, ameaçando os passantes incautos”.

As habitações coletivas congestionadas não apresentavam condições adequadas de luz e ventilação, aliado as péssimas instalações sanitárias com despejos de lixo contíguos, escoamento precário das águas, manutenção inadequada, tais condições “levavam a acumulação de excrementos e lixo e a inundações, o que provocava naturalmente uma alta incidência de doenças.” (FRAMPTON, 1997. p. 14). Todavia, em sua contradição, “o cortiço aparece como a forma mais viável para o capitalismo nascente reproduzir a classe trabalhadora, a baixos custos.” (KOWARICK e ANT, 1988, p. 50).

Em uma visão maniqueísta da cidade, podemos dividi-la em cidade-virtude<sup>74</sup> e cidade-vício, esta última está representada nas áreas

---

<sup>73</sup>A “boa sociedade” vê esse segmento da população como remanescente do passado colonial e escravista, que quer esquecer, por considerar que o povo, com sua cultura própria, seus hábitos, seus ritmos e seus tipos distancia-se em muito da estética “parisiense” que se pretende alcançar (PINHEIRO, 2011, p. 144).

<sup>74</sup>Virtude e vício, mas, sobretudo, teatro da vida humana, essa cidade passa a interessar não mais como espaço, mas por ser o terreno essencial da existência moderna (PESAVENTO, 1999, p. 100).

degradadas, que evocam a sensação de que a cidade é um território perigoso, reunindo multidões desamparadas, desenraizadas, residindo sob condições precárias dentro do espaço urbano central, constituindo-se a sobrevivência na única perspectiva de futuro.

Transformar esta realidade, criando um outro cenário, consistia em combater os cortiços<sup>75</sup> e, por consequência, afastar a grande massa humana que tinha como parte de seu habitat as ruas, ponto crucial das transformações em curso. Nestes lugares de forte adensamento populacional, devido a pouca privacidade das habitações, a relação com a rua torna-se uma extensão da casa, desta forma, “público e privado se interpenetram numa dimensão diferenciada daquela imposta pelo burguês, que delimita a casa como o espaço da intimidade familiar.” (PESAVENTO, 1997, p. 33).

No Brasil, legitimado pela adoção de um ideário que pregava a supressão do caótico quadro herdado do período colonial, combater os cortiços era parte de uma estratégia para ordenar o espaço, adequando-o ao progresso do capitalismo ascendente.

No final do século XIX, os poderes municipais e estaduais se empenhavam em disseminar e combater a proliferação de cortiços, culminando no Rio de Janeiro à demolição do mais conhecido deles, o Cabeça de Porco<sup>76</sup>, em 1893, “para cuja destruição foi necessário planejar todo um esquema policial-militar.” (ABREU, 2008, p. 50). A destruição desta habitação coletiva se tornaria um marco emblemático deste processo, balizando o início da ação do poder público na erradicação dos cortiços no Rio de Janeiro<sup>77</sup>. No Rio *fin-de-siècle*, o cortiço era visto “como a síntese de tudo aquilo que evocava o atraso e que denegria a imagem da capital da jovem república.” (PESAVENTO, 1999, p. 170).

Nos velhos casarões aristocráticos, subdivididos em cômodos exíguos e em péssimas condições de higiene, moravam inúmeras

---

<sup>75</sup>Nos seus traços gerais, o cortiço é caracterizado como a habitação coletiva situada num lote de terreno onde coabita involuntariamente grande contingente humano que precisa dividir banheiros, torneiras, tanques e outras áreas de uso comum (KOWARICK; ANT, 1988, p. 68).

<sup>76</sup>Era o dia 26 de janeiro, por volta das seis horas da tarde, quando muita gente começou a se aglomerar diante da estalagem da Rua Barão de São Félix, nº 154. Tratava-se da entrada principal do Cabeça de Porco, o mais célebre cortiço carioca do período. Na manhã seguinte, já não mais existia a estalagem. Há controvérsia quanto ao número de habitantes: dizia-se que, em tempos áureos, o conjunto havia sido ocupado por cerca de 4 mil pessoas (CHALHOUB, 1996, p. 15-17).

<sup>77</sup>Demoliam-se casarões e cortiços para valorizar áreas visando à especulação imobiliária e a obter vantagens para o comércio de importação e para as indústrias nascentes (CHALHOUB, 2001, p. 298).

famílias e indivíduos, uma multidão heterogênea<sup>78</sup>, muitos recém-chegados, vivendo de “ganhos incertos que se convertiam nos elementos indispensáveis à sua sobrevivência.” (BENCHIMOL, 2010, p. 172). Conviviam negros libertos juntamente com trabalhadores livres, brancos e mestiços, agrupando traços étnico-culturais de distintas origens, “a república popular do cortiço se julgava violada, derrotada, quando lá entrava o representante da república oficial.” (CARVALHO, 1987, p. 39).

No Rio de Janeiro, assim como na Europa, os interessados em detalhar minuciosamente a cena urbana e seus personagens populares voltavam seus olhos para o cortiço. Cronistas à época, mesmo que de forma pejorativa, traçavam detalhes dos hábitos e viveres destes brasileiros, descrevendo todo o contexto social e o cenário de seu habitat. O cortiço desponta no crescimento urbano adquirindo importância, parte essencial na habitação dos trabalhadores. Paulo Barreto, sob o pseudônimo João do Rio, cronista coevo, acompanhando uma “batida” policial em habitações coletivas, descreve que, “ao rés do chão, salas com camas enfileiradas como nos quartéis, tarimbas com lençóis encardidos, em que dormiam de beijo aberto, babando, marinheiros, soldados, trabalhadores de face barbuda.” (RIO, 2008, p. 177).

Diante da explosão demográfica e da concentração da propriedade, a habitação coletiva tornou-se um negócio lucrativo aos proprietários urbanos, ao mesmo tempo, conseqüentemente, os problemas de abastecimento de água, saneamento e higiene agravavam-se abruptamente no início do período republicano. Nesta relação de carência de infraestrutura e inchaço populacional, “o Cortiço expande-se em decorrência de uma nova relação de exploração, na qual o trabalhador precisa adquirir, com o salário que auferir, os meios de vida para sobreviver.” (KOWARICK e ANT, 1988, p. 50).

Para compreendermos a ocupação profissional de muitos dos habitantes de cortiços próximos à área portuária, tal qual o “Cabeça de Porco”, retomamos a narrativa de João do Rio (2008, 179), relatando que “a metade trabalhava; rebentava nas descargas dos vapores, enchendo paióis de carvão, carregando fardos. Mais uma hora e acordaria para esperar no cais os batelões que o levassem ao cepo labor”.

---

<sup>78</sup>Cômodos de mínimas dimensões onde, em situação de flagrante promiscuidade, se espreme grande quantidade de pessoas de sexos e idades diferentes (KOWARICK e ANT, 1988, P. 68)

No Rio de Janeiro e outras cidades ao longo da costa, segmentos das classes dominantes, ligados ao comércio de importação e aos interesses do capital estrangeiro, aliando sua influência aos interesses econômicos e políticos, empreenderiam as ações que objetivavam melhorar as instalações portuárias e as áreas comerciais em sua abrangência. Os espaços se valorizaram, o comércio de grande vulto se desenvolvera, especializações de atividades requeriam espaços renovados para a reprodução do capital. Ao mesmo tempo em que se demoliriam os cortiços, os portos passariam por modernizações, reformas inadiáveis.

Assim, durante a Primeira República, as reformas urbanas estavam interligadas à modernização portuária. O Rio de Janeiro, por exemplo, realizou a reforma de suas instalações portuárias<sup>79</sup>, entre 1902 e 1910, com dragagem, aterro e ampliação da área de cais e armazéns para cargas e descargas. No porto do Rio as obras foram de tamanha magnitude que, segundo Leme (1999, p. 242), “rebatem-se sobre o antigo traçado da orla de São Cristóvão e Caju, o dique da Saúde e a Prainha e são possibilitadas pelo aterro resultante do desmonte do morro do Senado”.

Sucessivamente, no período entre o final do século XIX e as três primeiras décadas do século XX, as cidades portuárias realizaram revitalizações com modernização e renovação urbana do entorno. No caso do Recife, por exemplo, o projeto de modernização do porto “ocorreu dentro de um conjunto de obras, entre 1909 e 1915, que compreendeu a reforma urbana, o Plano de Saneamento do Recife de autoria do engenheiro Saturnino de Brito.” (LEME, 1999, p. 244). Este profissional atuou em inúmeros projetos de cidades portuárias, entre elas Santos e Vitória.

A modernização do porto do Rio de Janeiro, iniciada efetivamente em 1904, logo mostraria resultados com “o aparecimento em 1º de maio de 1905 da muralha do porto acima das águas. A obra seguia firme, em 1910 estaria concluída, seis meses antes do prazo combinado o porto era uma realidade.” (D’AMARAL, 2003, p. 83). Isto foi possível pelo arrasamento do Morro do Senado e do sopé do Morro do Castelo para a abertura da Avenida Central, usados como aterro para a retificação da linha irregular do litoral, aterrando as enseadas.

---

<sup>79</sup>Objetivando realizar a Reforma Urbana, em 1902, o Presidente Rodrigues Alves destacava que, “os serviços de melhoramento do porto desta cidade devem ser considerados como elementos da maior ponderação para este empreendimento grandioso” (Mensagem enviada pelo Presidente Francisco de Paula Rodrigues Alves ao Senado Federal em 15/11/1902, p. 12. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd-> Acesso realizado em 02/03/2013).

Com estas obras o Rio de Janeiro adquiria importância cada vez maior no contexto internacional<sup>80</sup>, condição oposta ao aspecto colonial da área central, ruas estreitas e sombrias, que acolhiam as sedes governamentais, bancos e escritórios comerciais, em meio a carroças, animais e cortiços. As intervenções no porto se justificavam no fato de as instalações portuárias serem antigas e precárias, “além de muito estreito e pouco profundo, inadequado para receber os novos transatlânticos, que ficavam ao largo e dependiam de um sistema de transbordo feito por embarcações menores.” (PINHEIRO, 2011, p. 137).

O Porto, formador da rede urbana, constituiu-se na porta de entrada e saída das primeiras cidades, palco de encontros e despedidas, também lugar de perigo e contágio. Estes ambientes, devido a grande movimentação de pessoas, tornavam-se exportadores e importadores de doenças, ali geradas ou trazidas das mais distantes cidades, infestando os cortiços próximos, propagando-se para outras partes da cidade. Esta condição de degradação tem sido “tão generalizada em cidades portuárias que passou a ser tratada como um aspecto normal da existência de qualquer cidade marítima.” (MUMFORD, 2008, p. 500).

Devido ao agravamento das condições de moradia no final do século XIX, com o fim do sistema escravista e a migração de europeus, conforme relatamos, no Rio de Janeiro as epidemias de febre amarela provocavam cada vez mais vítimas, inclusive entre membros da família imperial<sup>81</sup>, tornando-se a cidade, “sobretudo no verão, um lugar perigoso para viver, tanto para nacionais quanto para estrangeiros.” (CARVALHO, 1987, p. 19). A incidência das chuvas, aliada ao calor e as águas estagnadas, tornavam o ambiente propício à proliferação de mosquitos, “a febre amarela se ambientava à perfeição nas baixadas litorâneas, especialmente nas cidades portuárias, onde as matérias em putrefação, de origem vegetal e animal, constituíam humo ideal para ela.” (BENCHIMOL, 2010, p. 173).

As intervenções sobre a cidade, no sentido de combater as epidemias se dariam não apenas com a drenagem e canalização dos esgotos, mas expulsando a população pobre do centro urbano. Para o poder público eram as formas de vida da população, muito mais do que

---

<sup>80</sup>O Rio de Janeiro perdera a supremacia como exportador de café, em proveito de Santos com o avanço da produção paulista auxiliado pelo escoamento ferroviário proporcionado pela construção da “Ferrovia São Paulo Railway”, inaugurada em 1867. Entretanto, o Rio mantinha-se como grande porto importador. (MAZIVIERO, 2008, p. 47).

<sup>81</sup>A febre amarela grassava a capital do império, tendo inclusive vitimado dois dos filhos do imperador: Afonso (1845- 1847) e Pedro (1848- 1850). (REZENDE, 2010, p. 123).

a ausência de ação pública eficaz<sup>82</sup>, as causas das grandes ondas epidêmicas que assolavam as cidades. Agindo assim, as classes dirigentes tomavam “suas decisões políticas- e entendiam que o saneamento e as transformações urbanas não precisavam ter grandes compromissos com a melhoria das condições de vida de uma massa enorme de pessoas.” (CHALHOUB, 1996, p. 58). Afinal, o saneamento resumia-se apenas a uma condição intrínseca associada à concepção de progresso, adequado ao desenvolvimento das relações de produção.

Neste processo evidenciava-se a formação de uma aliança entre o Governo, a Ciência e o Capital<sup>83</sup>, essencial às ações que poriam em curso as transformações urbanas do início do século XX nas capitais e principais cidades brasileiras. Os representantes oficiais desta aliança constituíam-se de engenheiros que executariam as reformas urbanas e de médicos higienistas que atestariam a necessidade das intervenções para este novo contexto urbano que se desejava inaugurar. Assim sendo, “os higienistas puseram em evidência a maior parte dos nós górdios que os engenheiros tentariam desatar.” (BENCHIMOL, 2010, p. 174).

A reforma portuária e urbana permitiu a expansão de escritórios comerciais e bancários, instituições públicas para a instrução e o lazer, a circulação urbana e o deslocamento do centro à zona sul em expansão, um percurso ladeado por belos jardins revitalizados ou instalados. Compreender o avanço da implantação da infraestrutura urbana no Brasil em sua comparação a implantação dos mesmos em Paris, constituiu-se divisor de águas à proposta que se apresenta em nossa linha de análise, focando nas ações de embelezamento e saneamento.

### 3.3 A MODERNIZAÇÃO URBANA- CONSTRUÇÃO DE UMA *BELLE ÈPOQUE* À EXPOSIÇÃO

Podemos afirmar, conforme temos abordado, guardando as devidas proporções, que as intervenções urbanas implantadas entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX no Brasil trouxeram em seu bojo a experiência europeia. Desta forma, nos valendo desta experiência, exportamos as técnicas e materiais envolvidos no processo de urbanização desenvolvidos na Europa, sobretudo, na capital Francesa que, em um curto período de tempo, entre

---

<sup>82</sup>A principal medida visando ao combate às doenças endêmicas foi aprovar uma lei que dava plenos poderes aos organismos sanitários de ordenar a demolição de construções sempre que estas lhes parecessem insatisfatórias (CHALHOUB, 2001, p. 298).

<sup>83</sup>As intervenções urbanas executadas ao longo do século XX, invariavelmente, sacrificaram grupos subalternos ou “classes perigosas” em proveito dos interesses das classes dominantes, tanto no que se refere a desfrute e a exercício de dominação, como à acumulação de capital (BENCHIMOL, 2010, p. 196).

a revolução industrial e as reformas haussmannianas, passou por uma profunda transformação em suas feições urbanas, principalmente no aspecto da infraestrutura urbana, ou seja, no lapso temporal supracitado, Paris tornou-se um modelo à modernidade urbana.

No Brasil, sob as demandas emergentes das más condições de higiene e salubridade, surgiria no Rio de Janeiro a proposta de uma abrangente reforma urbana, levando-se em consideração a aplicação de princípios higiênicos e estéticos que, a princípio, abarcaria ampla área urbana do Rio de Janeiro, ainda no império, a qual resultaria na “Comissão de Melhoramentos” formada em 1874. Todavia, devido a falta de financiamento, as ações desta Comissão se restringiriam a área, principalmente, no entorno do Campo de Santana, local que sediava as instituições do Império. Apesar da limitada abrangência das ações, estavam lançadas as bases para as posteriores intervenções, pois o Plano de Melhoramentos da Capital foi o embrião da chamada Reforma Passos, que transformaria os aspectos urbanísticos da cidade na primeira década do século XX.

Logo, podemos estabelecer como marco do início da modernização e, consequente, modernidade urbana no Brasil, a formação da citada “Comissão para Melhoramentos e Embelezamento do Rio de Janeiro”, constituída no Império. Todavia, a concepção desta Comissão estava centrada nos “Planos de Extensão e Embelezamento-designação que admitia, principalmente, o interesse pelo aspecto estético e ordenamento visual da cidade.” (LAMAS, 2004, p. 259). Desta forma, podemos considerá-la como uma iniciativa que inaugurava as ações que objetivavam destruir e “sepultar os vestígios de um passado ignóbil, da cidade colonial com a qual a elite não queria ser identificada, e de, ao mesmo tempo, criarem um novo traçado urbano que se apoiava na estética, na higiene e na técnica.” (PESAVENTO, 1999, p. 183).

Esta Comissão resultou em parques melhoramentos, realizados em 1875, devido a limitada capacidade de investimentos, frente ao endividamento do Brasil com a Guerra do Paraguai, conflito recém-finalizado. Como reflexo das obras executadas, no ano de 1875 se celebrou a Primeira Exposição de Obras Públicas, “dentro da quarta Exposição Nacional, como ensaio para a Exposição Universal da Filadélfia no ano de 1876, que pretendia explicar a modernização do país.” (ANDREATTA, 2006, p. 141). Esta iniciativa reforça a nossa assertiva em relação a caracterização da modernidade urbana como objeto em exposição.

Neste ínterim, embora as obras em Paris tenham diminuído o ritmo com a demissão de Haussmann no início de 1870, todavia, “até o

começo do século XX, numerosas áreas continuaram a ser submetidas ao ritmo das operações iniciadas por ele na década de 1860 e prosseguidas até a conclusão de seus planos.” (COMBEAU, 2009, p. 75). Ainda, seguindo a convicção da justaposição no avanço da modernidade urbana e das transformações políticas, sob a influência parisiense, norteadas as renovações urbanas que adviriam no Brasil, veríamos a emergência dos tempos modernos<sup>84</sup>, expressos no espaço da cidade.

No Brasil, enquanto o governo imperial constituía um corpo de técnicos objetivando dar ares de modernidade à capital brasileira, a partir da década de 1870, efervescerem os ideais Republicanos, frente, até mesmo, ao contexto da capital francesa<sup>85</sup>. Em Paris, neste mesmo tempo, “realmente nasceu a república, terminam-se o *Boulevard Saint-Germain* e começam a abrir a *Avenue de La République*.” (HALBWACHS, 2006, p. 74). O avançado estágio de modernização parisiense influenciaria em definitivo as intervenções no Rio de Janeiro, desencadeando um processo onde, “a partir do Rio, as cidades brasileiras importariam a imagem parisiense.” (SOUZA, 1997, p. 113).

Neste período, segunda metade do século XIX, o caótico quadro das condições urbanas no Brasil, particularmente no Rio de Janeiro, colocava em evidência que para adaptar-se a nova escala, os centros urbanos mais populosos “necessitavam lançar mão dos recursos e técnicas disponíveis. Instalaram-se redes de abastecimento de água, de iluminação e esgoto e surgiram as primeiras linhas de transportes coletivos.” (REIS FILHO, 2010, p. 152).

Com efeito, as condições de salubridade urbana eram bastante precárias no Rio de Janeiro. A cidade era considerada um túmulo para muitos estrangeiros, face às mortes em decorrência de doenças epidêmicas. De acordo com Benévolo (1972, p. 260), “o Rio era cidade sem esgotos; foi somente na segunda metade dos oitocentos que se realizaram os principais trechos de canais subterrâneos”. Portanto, no que se refere especificamente as intervenções de maior vulto, nitidamente planejadas, “só a partir do século XIX é que a cidade do Rio de Janeiro começa a transformar radicalmente a sua forma urbana.” (ABREU, 2008, p. 35).

---

<sup>84</sup> Cabe lembrar que, segundo Koselleck (2006, p. 269), “o conceito de “tempos modernos”, ou “modernidade” só é documentado a partir de 1870”.

<sup>85</sup> A partir de 4 de setembro de 1870, Paris volta a ser o coração (e o centro?) da República nascente. A Terceira República foi proclamada e Napoleão III partiu para o exílio na Inglaterra, onde morreu em janeiro de 1873. (COMBEAU, 2009, p. 78).

As intervenções que se realizariam na capital federal, impulsionadas pelo abrupto crescimento da população urbana, carência de infraestrutura, o apelo à implantação de um novo padrão estético e a adaptação do espaço urbano à reprodução do capital, “nos revela a sintonia e o conhecimento, por parte da elite cultivada brasileira, daqueles princípios que orientavam a ação e o debate sobre o urbano na França: circulação, higiene e estética.” (PESAVENTO, 1999, p. 168).

As ações que se desencadeariam nos primeiros anos do século XX, consolidando as intenções republicanas, resultaram dos inúmeros projetos e planos elaborados anteriormente, em particular, o plano de Beaurepaire Rohan (1843) e da Comissão de Melhoramentos e Embelezamento (1875), além da influência das Escolas de Engenharia nos ideais republicanos e da pressão capitalista na adequação do espaço urbano às suas operações.

O processo de modernização do país, colocado em curso a partir da segunda metade do século XIX e acelerado durante a Primeira República, constituiu-se em um conjunto de transformações ensejadas que acompanham o desenvolvimento do capitalismo. A modernidade, dele consequente, expressa um projeto histórico produzido pela transformação capitalista do mundo, ao mesmo tempo em que reflete o desejo manifesto das elites em criar um ambiente parisiense no trópico, o qual viria a configurar uma *Belle Époque* a brasileira.

### 3.4 MODERNIZAÇÃO E MODERNIDADE URBANA NO BRASIL

Empreenderemos esforços sobre as intervenções realizadas em três cidades portuárias brasileiras, Vitória, Santos e Rio de Janeiro, iluminando o caminho para o capítulo seguinte, quando abordaremos a cidade de Florianópolis. Estas cidades guardam entre si aspectos comuns. Florianópolis e Vitória, cidades situadas em ilhas, lutam para se manterem capitais, devido ao seu isolamento geográfico, encontrando-se subordinadas ao movimento portuário da Capital Federal.

A Cidade do Rio de Janeiro, porta de entrada à modernidade brasileira, encontra-se em situação semelhante, frente à possibilidade de perder a condição de sede administrativa, a constituição de 1891 previa a transferência da capital para o interior do País. Desta forma, estas cidades apresentam uma justificativa a mais para o avanço na modernização de sua estrutura urbana, a manutenção do status de capital.

Além da semelhança da condição geográfica<sup>86</sup> e da dependência comercial com os portos de Santos e Rio de Janeiro, Vitória e Florianópolis guardam semelhanças também no perfil dos políticos que comandaram a cidade em períodos concomitantes, Muniz Freire (1892-1896) e Hercílio Luz<sup>87</sup>. Assim como em Florianópolis durante a primeira gestão de Hercílio Luz (1894- 1898), “a concepção de Vitória como cidade moderna surge justamente com o governo de Muniz Freire, que empreende esforços no sentido de superar a vila colonial.” (MENDONÇA, 2009, p. 43).

Diretamente relacionada por sua condição marítima e de importância aos avanços da modernidade, a importância do Rio de Janeiro infere-se pela influência direta que exercera sobre as cidades portuárias em estudo, pela ligação marítima contínua e a proximidade. A cidade de Vitória está relacionada pelas características geográficas e econômicas peculiares, semelhantes à Ilha de Santa Catarina, ambas teriam a ligação com o continente realizada na década de 1920 por uma ponte metálica, cujo pioneirismo ocorreu em Santos na conclusão do Plano de Saneamento, conforme veremos.

Embora os projetos para estas capitais apresentem diferenças na escala da cidade<sup>88</sup>, em âmbito estadual os obstáculos eram os mesmos. Ao descrever as condições urbanas da Capital do Espírito Santo em fins do século XIX, Mendonça (2009, p. 42) relata que, “sem ligações terrestres com o continente até os primeiros anos da República, a cidade convive ainda com características coloniais, sem infraestrutura, água, esgoto, iluminação pública”. Problemas comuns às cidades brasileiras.

No Rio de Janeiro, ao mesmo tempo em que se promovia a renovação da área central, assim como em Paris, promoveu-se o crescimento da cidade “para novas áreas, que tornou-se factível a partir de 1870 devido à expansão das linhas de bonde. O início da ocupação de Copacabana, já nos anos de 1890, foi outro fruto da associação bonde/ loteamento.” (CHALHOUB, 1996, p. 52).

Os bondes consolidariam a prática de moradia das categorias mais abastadas que não abriam mãos de ares rurais, mesmo no habitar

---

<sup>86</sup>A semelhança na condicionante geográfica da situação do sítio de ambas as cidade, além de se situarem em ilhas, estão localizadas no litoral central de seus territórios e dotadas de excelente porto natural, servindo para a manutenção de sua condição de capital, naquele Brasil marítimo. (Nota do autor)

<sup>87</sup>Foi então eleito Governador o Dr. Hercílio Pedro da Luz, para o quadriênio 1894- 1898, assumindo o posto (CABRAL, 1987, p. 278).

<sup>88</sup>A diferença está na dimensão dos projetos, enquanto Florianópolis, num período posterior (1918-1922) ficou apenas no âmbito do saneamento e renovação urbana da Fonte Grande, em Vitória, além dos melhoramentos na área urbana, construiu-se um plano de expansão urbana.

urbano, formando núcleos residências confortáveis e distantes dos “ares pestilentos” da cidade. Desta forma, no Brasil, assim como na Europa, com a introdução do bonde elétrico, “o arrabalde ajardinado surgiu como uma unidade “natural” da expansão urbana futura.” (FRAMPTON, 1997. p. 19).

Entretanto, no Brasil, no âmbito da urbanização, diante das múltiplas situações relativas às diferentes condições geográficas, surgiria a necessidade de se desenvolverem projetos específicos, para tanto, “se torna necessário uma espécie de poliespecialista, o urbanista, capaz de predispor soluções adequadas a cada caso.” (ZUCCONI, 2009, p. 83). Entre os profissionais detentores de tais qualidades, destaca-se o engenheiro civil Francisco Saturnino Rodrigues de Brito. Este profissional, segundo Leme (1999, p. 22), “inicia sua atuação no final do século XIX, e projeta sistemas de esgotamento sanitário e abastecimento de água para mais de 20 cidades brasileiras”.

As reformas urbanas estabeleceriam um novo padrão estético ao espaço urbano e à arquitetura brasileira, refletindo-se a partir da segunda metade do século XIX, assimilando as características do neoclássico e mesclando novos estilos, colocando em evidência o ecletismo. Concepções que estavam contidas no urbanismo de Saturnino de Brito<sup>89</sup> e reafirmam que “aqui, como na Europa- e é o que também revela a modernidade do urbanismo de Brito-, as cidades sanearam-se e embelezaram-se em um mesmo conjunto de reformas urbanas.” (ANDRADE, 1992, p. 232).

No traçado dos novos arrabaldes e nas obras de melhoramentos e embelezamento, Saturnino de Brito considerava necessário, além do novo traçado viário, também uma reorganização fundiária com lotes amplos e casas com porões dotados de aberturas que proporcionassem a ventilação cruzada, combatendo a umidade vinda do solo, complementando a visão urbanística de Saturnino de Brito que seria intensamente implantada em Santos.

---

<sup>89</sup>Nos projetos urbanísticos de Brito manifestam-se um novo padrão de estética urbana, que faz as principais cidades brasileiras parecerem europeias, e ao mesmo tempo as prepara para o avanço inexorável do capital (ANDRADE, 1992, p. 232).

Figura 19: Tipo de Casa à organização familiar, proposta por Saturnino de Brito



Fonte: Mendonça (2009, p.16)

A planta da casa revela na disposição dos cômodos um ordenamento social da família, dispondo os aposentos ordenadamente, desde o quarto dos avós à frente, seguido pelo quarto do casal, filhas e filhos, todos em cômodos separados. A preocupação positivista de Brito em relação a moradia operária, de acordo com Mendonça (2009, p 15), “incorpora valores de uma classe média transferidos para um proletariado esclarecido, com redução da escala no provimento classista de bens”. Reafirmando esta intenção, Brito (1944, p. 122) reforça que “é mister reformar antes de tudo a habitação e os costumes populares”.

Saturnino de Brito está entre os proeminentes defensores da nova ordem no Brasil, seu perfil se enquadra perfeitamente entre os profissionais que se formaram na Escola Politécnica e buscaram complementação de conhecimento na Europa. Para ele, os melhores desejos e serviços “precisavam se submeter a um programa de ordem e de progresso, sensato e liberal, previamente estabelecido pelos governos e criteriosamente seguido pelas municipalidades e pelos seus executores.” (BRITO, 1943d, p. 107).

Além de prover as cidades com um sistema eficiente de saneamento, dissipando as ameaças de epidemias, o urbanismo de Saturnino de Brito, segundo Andrade (1992, p. 208), “dará a elas um padrão estético moderno, formas urbanas próprias de uma tecnologia de saneamento cuja implantação se tornou, durante toda a República Velha, um dos objetivos principais do Estado brasileiro”.

A difusão dos novos conhecimentos e técnicas, entre as nossas elites letradas, se apoiavam em meios de divulgação em emergência face à necessidade de se aprimorar e tomar ciência das novas ideias urbanísticas. Esta difusão se daria, sobretudo, a partir da virada do século onde, segundo Andrade (1992, p. 207), “através de exposições, congressos e revistas, além de oferecer aos técnicos municipais o saber

que se constituía, fazia também a propaganda dos objetivos éticos e políticos do urbanismo nascente”.

Saturnino de Brito, tendo iniciado sua atuação profissional na implantação de estradas de ferro e projetos de drenagem, especializou-se em projetos de urbanização e renovação urbana, sendo considerado, incontestavelmente, o técnico de maior responsabilidade no que se refere ao saneamento no Brasil, no período da Primeira República<sup>90</sup>. Em uma abordagem ampla dos trabalhos realizados por Brito, Leme (1999, p. 455) destaca que, “sua atuação profissional percorreu 53 cidades brasileiras, onde pôde expor suas ideias e principalmente aplicá-las na área de saneamento e embelezamento das cidades”.

Os aspectos da higiene, da estética e da circulação são ressaltados nos pronunciamentos deste profissional como motivações e razões maiores para que as cidades brasileiras recebessem um redirecionamento às suas práticas urbanas. Assumindo por princípio estruturante das intervenções a drenagem e o saneamento urbano, contemplados com a implantação de avenidas e de um padrão estético pré-estabelecido, o discurso do engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito pode ser identificado nas inúmeras intervenções realizadas em trinta e quatro anos de serviços<sup>91</sup> prestados às cidades brasileiras.

Os princípios da “cidade aberta” são claramente identificados na concepção do pensamento de Saturnino de Brito. Podemos tomar como referência o seguinte pronunciamento:

os cursos d’água, em natureza ou canalizados, devem ficar ao longo de avenidas, evitando-se sistematicamente a construção de moradias que dêem fundos para esses cursos e de suas águas façam servidões que se possam tornar grandemente prejudiciais na propagação de

---

<sup>90</sup>Saturnino de Brito realizou o Saneamento, entre outras, para as cidades de “Vitória, Petrópolis, Itaocara, Paraíba, Juiz de Fora, Campos, Santos, Belém, Recife, Santa Maria, Cachoeira, Cruz Alta, Passo Fundo, Rosário, Sant’Ana do Livramento, São Leopoldo, Livramento, São Gabriel, Iraí, Alegrete, Pelotas, Poços de Caldas, Teófilo Otoni, Curitiba, Uberaba, Aracaju, Saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas, defesa contra inundações do Rio Tietê, Paraíba e Lagoa Feia.” (SATURNINO DE BRITO, Obras Completas, Introdução, Volume I).

<sup>91</sup>Período compreendido entre os anos de 1896- quando elaborou o projeto de saneamento e melhoramentos do “Novo Arrabalde”, na cidade de Vitória, capital do Espírito Santo- e 1929- ano de seu falecimento, em pleno exercício profissional, na cidade de Pelotas, no Estado do Rio Grande do Sul, para o qual realizara, de 1926 a 1928, um projeto de saneamento (ANDRADE, 1992, p. 77).

moléstias contagiosas. Oportunamente, porém serão transformados em fatores de saneamento, coletores gerais das águas pluviais, e elementos de estética, ocupando a parte central das avenidas arborizadas. **A estética e a higiene** indicam que esta prática se generalize e para se tornar exequível, em qualquer tempo, bastaria que por lei fosse obrigatório um certo afastamento entre os edifícios e as margens dos cursos, deixando as faixas necessárias aos projetos de retificação e de **trânsito ao longo das suas margens** (BRITO, 1944, pp. 84- 108). (Grifo nosso)

Saturnino de Brito pregava a transformação dos espaços úmidos, sujos, focos de doenças, através de princípios higiênico-sanitaristas aliados as ações urbanísticas, podendo transformar um centro degradado em local aprazível, pitoresco e mesmo belo, se com “pertinácia, gosto e enérgica deliberação da parte das autoridades se adotar um plano de melhoramentos visando em primeiro lugar a higiene, depois a estética e facilidade do trânsito dentro do perímetro urbano.” (BRITO, 1944, p. 113).

A prática de implantação de avenidas arborizadas, adotada por Saturnino de Brito, dá continuidade à concepção do “período clássico (da Renascença ao Barroco) em que as árvores passam também a ser utilizadas no traçado por razões funcionais, climáticas e estéticas.” (LAMAS, 2004, p. 174). Trazida da estética barroca às reformas parisiense do século XIX<sup>92</sup>, as alamedas se propagariam pelos projetos implantados no Brasil, a partir dos padrões das avenidas de Paris, onde “reapareceu sob a forma de ruas intermináveis flanqueadas por árvores e delimitadas por edifícios residenciais uniformes.” (GIEDION, 2004, p. 792).

A dimensão dos trabalhos realizados por Saturnino de Brito em obras de saneamento e planos gerais reflete as críticas que realizava sobre a atuação dos higienistas, matando mosquitos e ratos e não eliminando a causa do problema<sup>93</sup>. Brito, segundo Andrade (1992, p. 228), “ridicularizava a ideia de que micróbios ou mosquitos poderiam

---

<sup>92</sup>Este princípio estético foi aplicado em grande escala nas intervenções haussmanniana, onde “cada rua, avenida ou bulevar aberto foram acompanhados por fileiras de árvores.” (COMBEAU, 2009, p. 77).

<sup>93</sup>A perspectiva organicista de Brito, comparando os aparelhos digestivo e respiratório do corpo humano com o funcionamento da cidade, conduziam à ideia de que sobretudo a estagnação das águas e, também, do ar eram responsáveis pelo surgimento de epidemias (ANDRADE, 1992, p. 229).

ser responsáveis por doenças. Para ele, intervindo sobre o meio, o engenheiro sanitaria debelaria as causas da epidemia”. Este profissional, partidário do positivismo, combatia incondicionalmente as práticas exclusivamente higienistas, pregando um procedimento sistematizado, “alegando que a situação só seria resolvida com o correto saneamento das casas e das ruas, implantado através de plano criterioso, bem definido e sensato.” (MOREIRA, 1998, p. 256).

Admirador das ideias urbanísticas de Camillo Sitte, expostas na obra “A construção das cidades segundo seus princípios artísticos”, Saturnino de Brito buscava conciliar as concepções estéticas com as necessidades que se apresentavam diante do iminente crescimento das cidades. Pensando assim, “conciliar o passado, através da reconstituição da cidade, com o futuro, dado pelo planejamento urbano, era também procurar integrar o belo com o salubre, a arte e a técnica.” (ANDRADE, 1992, p. 221).

A introdução de amplas vias no Brasil, as avenidas, têm como marco pioneiro as vias projetadas por Saturnino de Brito no Projeto do Novo Arrabalde em Vitória, projeto de expansão da cidade, e a construção da Avenida Central no Rio de Janeiro, executada durante a Reforma Passos, que proporcionou a ligação entre a zona comercial portuária e a zona sul, implicando em intervenção sobre área urbana consolidada, promovendo a renovação da mesma.

Diferenciando-se do Projeto do Novo Arrabalde, focado em um plano de expansão urbana, em sua maior parte as cidades brasileiras sofreriam intervenções sobre áreas urbanas consolidadas junto às áreas portuárias e que traziam, tanto no traçado das vias quanto nas edificações, o passado colonial.

Destacam-se entre as reformas urbanísticas o “Saneamento de Santos” entre 1905 e 1909, o “Plano de Saneamento de Recife”, realizado entre 1909 e 1915, ambos realizados por Saturnino de Brito, além da “Reforma Urbana do Rio de Janeiro” realizada entre 1902 e 1906 e capitaneada por Francisco Pereira Passos<sup>94</sup>. Muito mais do que a implantação de melhoramentos, nestas intervenções buscavam-se também “fazer do plano geral e dos equipamentos de conforto da cidade os símbolos de uma nova era, civilizada pela higiene e por uma configuração da paisagem urbana enquanto obra de arte.” (ANDRADE, 1999, p.197).

---

<sup>94</sup>Embora as figuras do Ministro Lauro Muller e do engenheiro Paulo de Frontin se destaquem no âmbito das realizações empreendidas pelo governo federal, foi o prefeito Pereira Passos que se impôs como o grande reformador do período (PEREIRA, 2010, p. 153).

Apesar da abrangência das intervenções, cabe ressaltar que naquele Brasil marítimo em que a comunicação se dava por esta via, por onde também circulava a riqueza, logicamente “é no projeto de reaparelhamento do porto que o embrião da reforma urbana pode ser encontrado.” (LEME, 1999, p. 244). Na cidade de Vitória, por exemplo, o projeto de reforma do Porto no final do século XIX, “era parte de uma estratégia de recuperação econômica da região. Pretendia-se romper com a estagnação econômica herdada ainda do período colonial, quando era proibida a penetração para o interior do Brasil.” (LEME, 1999, p. 23). Daí a importância das reformas nas cidades portuárias que abordaremos.

Marco do urbanismo sanitaria de Saturnino de Brito, as intervenções propostas no Projeto do Novo Arrabalde de Vitória, Capital do Estado do Espírito Santo, constituem-se em uma ação pioneira das intervenções que viriam a ocorrer nas principais cidades brasileiras nas três primeiras décadas do século XX. Além desta obra citada, destacam-se entre as realizadas por Saturnino de Brito o Saneamento de Santos, de Recife, Belém, Lagoa Rodrigo de Freitas no Rio de Janeiro, além de todas as principais cidades do Rio Grande do sul, entre outras tantas pelo Brasil. As obras realizadas por Saturnino de Brito marcaram definitivamente a feição das estruturas urbanas destas cidades, presentes ainda nos dias de hoje, e de grande relevância à história das mesmas, como é o caso de Vitória pela ação pioneira e de Santos, cujos canais seriam tombados.

### **3.4.1 Vitória- Do Projeto do Novo Arrabalde à Ponte de Ferro**

Na capital do Espírito Santo a introdução de avenidas ocorreu, a partir de 1896, através de um ambicioso projeto de expansão urbana<sup>95</sup>, buscando-se também ampliar a infraestrutura urbana, adequando-a às novas exigências. Para realizar tal empreendimento, objetivando expandir a cidade concentrada na Baía de Vitória, em direção às praias de mar aberto do litoral norte, encarregou-se a execução ao engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito. Neste projeto, foram aplicados os princípios da Higiene, da Estética e da Circulação, abrangendo uma área ampla à expansão do território municipal, orientando o crescimento da cidade com projeto de vias amplas, drenagem, rede de esgoto e abastecimento de água.

---

<sup>95</sup>Em 1895, Vitória tinha pouco mais de 10 mil habitantes, numa mancha urbana praticamente restrita ao centro. Com o Novo Arrabalde, pretendia-se sextuplicar a área ocupada da Ilha-uma “revolução”. (CAMPOS JR, 1996, p. 09).

Pautado nestes princípios e na aplicação de uma vivência obtida com o urbanismo Frances e Espanhol, através de estudos realizados na Europa, o trabalho realizado pelo engenheiro Saturnino de Brito<sup>96</sup>, a partir do ano de 1896, para a implantação do “Projeto do Novo Arrabalde” pode ser considerado como referência deste início do período republicano. No entanto, referindo-se as características deste trabalho de Brito, Mendonça (2009, p. 10) relata que, “neste projeto, a engenharia Sanitária e uma cultura positivista ainda falam mais alto que o futuro urbanista”.

Figura 20: Projeto do Novo Arrabalde, Vitória- Espírito Santo



Fonte: Brito (1896, p. 22) (Marcações do Autor)

Na figura podemos observar o traçado das Vias e a disposição das quadras para o “Projeto de Um Novo Arrabalde”. Cortando o vale, entre os morros, o projeto de Saturnino de Brito estabeleceu duas amplas avenidas diagonais, convergentes na direção do eixo de expansão da cidade, os futuros bairros de Goiabeiras e Camburi. Este projeto apresenta características inspiradas no plano de Cerdá para Barcelona, inclusive por se tratar de expansão urbana, organizar o crescimento com implantação da rede de esgotos, drenagem, aterro dos banhados e mangues. Neste projeto foi adotado para o esgotamento sanitário o “sistema unitário- *tout-à-l’égout* - que representa a técnica dominante da

<sup>96</sup>Saturnino de Brito, natural de Campus quase divisa com o Espírito Santo, “foi formado na ‘Escola Politécnica do Rio de Janeiro’ na década de 1880”. (MENDONÇA, 2009, p. 12).

época, aceita por engenheiros de renome nacional, além de ser preconizada pelos franceses e ter como modelo a cidade de Paris.” (MENDONÇA, 2009, p. 65). No entanto, após a aplicação deste sistema, Brito declinaria de aplicações futuras do mesmo<sup>97</sup>, destacando que “propomos, desde 1898, o sistema separador absoluto, com elevadores distritais dotado com o mais completo êxito em tantas cidades.” (BRITO, 1943b, p. 46).

Neste projeto, encontramos o direcionamento da Avenida da Penha destacando em ampla perspectiva o outeiro onde situa-se o Convento de Nossa Senhora da Penha e seu aspecto pitoresco<sup>98</sup>. Além de valorizar a arquitetura, o Projeto do Novo Arrabalde apresenta características que denotam a concepção urbanística que Saturnino de Brito, de acordo com Leme (1999, p. 23), “vai imprimir em seus projetos e que se destaca da produção da época: a implantação no terreno, adequação às condições naturais do terreno e o aproveitamento de elementos da paisagem”.

O Plano do Novo Arrabalde desenha uma grelha ortogonal, com quarteirões dispostos de forma que a malha composta pelo conjunto de quarteirões e vias insiram o formato quadrático cortado por diagonais que confluem em direção a espaços de lazer, pequenas praças, adotando linhas do projeto de implantação da cidade de Belo Horizonte realizado por Aarão Reis (1894- 1895), no qual Saturnino de Brito trabalhou<sup>99</sup>. Assim como no Plano de Cerdá para Barcelona, “as diagonais são desenhadas sobrepondo-se ao plano quadriculado e fazendo surgir quarteirões irregulares e outros largos e praças.” (LAMAS, 2004, p. 218). Saturnino de Brito justifica esta malha alegando que, “já se evita com razões de estética e de bom senso, o projeto sistemático em xadrez para os arruamentos, mania que o eminente Camillo Sitte assinalou e combateu.” (BRITO, 1943a, p. 350).

Para concluir o raciocínio em que colocamos Saturnino de Brito na condição de seguidor de Sitte e Cerdá, reconhecida nesta análise

---

<sup>97</sup>No entanto, “quando em 1898 estudou, para o caso de Santos, o assunto mais a fundo, redefiniu seu ponto de vista e, em 1900, na obra Esgotos das cidades, faz a autocrítica da solução que adotara para Novo arrabalde.” (ANDRADE, 1999, p. 201).

<sup>98</sup>O traçado das avenidas propostas por Saturnino de Brito, além de cumprir a função proposta de expansão da cidade e drenagem de uma vasta região do território, expõem, de acordo com Mendonça (1999, p. 183), “vistas pinturescas: o convento de Nossa senhora da Penha, em Vila Velha, visto ao longo da Reta da Penha ou o morro de Bento Ferreira e a serra do Mestre Álvaro, emoldurados ao longo da avenida Norte-Sul, atual avenida Leitão da Silva”.

<sup>99</sup>A comissão técnica de implantação, contava com Saturnino de Brito, como responsável pelos serviços de abastecimento de água e pela modificação dos regimes de cursos d’água (REZENDE, 2008, p. 131).

sobre o Projeto do Novo Arrabalde, até mesmo enquanto pioneiros do moderno urbanismo, respectivamente na Europa e no Brasil, pelas características inovadoras de suas propostas. Incurtionando pelo campo metodológico e pela semelhança de abordagens nos escritos de Saturnino, encontraremos pontos comuns. Cerdá consegue coordenar, segundo Lamas (2004, p 216), “os aspectos espaciais e físicos com preocupações funcionais, sociológicas, econômicas e administrativas, tratando pela primeira vez a cidade como um organismo complexo uma grelha de vários sistemas”.

O modelo de Cerdá, observado *in loco* por Saturnino de Brito, tendo em vista que após ter se formado engenheiro pela Escola Politécnica, incurtionou pelos países da Europa, particularmente Espanha e França, onde foi premiado por serviços prestados à humanidade. Brito tratou em seus escritos de trabalhos pertinentes à matemática, engenharia civil e sanitária, defesas contra inundações, questões de secas, urbanismo, serviços urbanos, economia, sociologia e moral<sup>100</sup>.

Conhecedor das técnicas desenvolvidas e aplicadas no estrangeiro, Brito destaca-se como defensor contumaz da engenharia brasileira, ressaltando que, “ao primeiro toque de clarim vimos a engenharia brasileira levantar-se e por si prestar à pátria os serviços que as outras repúblicas latino-americanas costumavam executar com profissionais estrangeiros.” (BRITO, 1943a, p. 351). Destacando a qualidade técnica particular do trabalho de Saturnino de Brito, imposta no Projeto do Novo Arrabalde, Andrade (1990, p. 78), realça a sua determinação em “preconizar o planejamento como modo de assegurar uma dinâmica de desenvolvimento harmônico do crescimento das cidades”.

Positivista convicto, assim como Muniz Freire, Saturnino de Brito acreditava no estabelecimento da “ordem e do progresso” pela imposição de uma ordenação ao espaço e, a partir daí, a transformação de hábitos e costumes dos habitantes, consolidando então os fundamentos para que a sociedade se transforme, a partir dos princípios morais. O ideário positivista<sup>101</sup> que permeava o Projeto do Novo Arrabalde pode ser identificado na denominação de uma das grandes

---

<sup>100</sup>Conforme Saturnino de Brito (1944, p. 10).

<sup>101</sup>A consideração do positivismo como ideário norteador do projeto deve-se não somente à destacada atuação do positivista Muniz Freire na implantação da nova ordem republicana no Estado do Espírito Santo, como fundamentalmente à formação acadêmica de Brito em um dos berços da doutrina positivista no Brasil, a Escola Politécnica do Rio de Janeiro (MENDONÇA, 2009, 52).

avenidas com o lema republicano, “Avenida Ordem e Progresso”. Mendonça (2009, p. 13) destaca que, “nos trabalhos do projeto do Novo Arrabalde existem diversos indícios de uma ênfase positivista no detalhamento, não somente na nomeação dos eixos viários principais no partido do assentamento”.

O Projeto do Novo Arrabalde<sup>102</sup> apresenta características bastante peculiares, além de adaptar o traçado das vias aos aspectos topográficos e a questão estética, “verifica-se acentuada preocupação quanto às questões técnicas e nestas, quanto ao aspecto referente ao saneamento, ao qual os demais elementos estão subordinados.” (MENDONÇA, 1999, p.186). Saturnino de Brito demonstra neste projeto que, não lhe bastava a execução de reformas localizadas, “incorporando os princípios do urbanismo nascente aos antigos centros históricos, mas sim uma mudança da cidade como um todo, redefinindo o conjunto de sua estrutura urbana.” (ANDRADE, 1992, p. 78).

A Cidade de Vitória, cuja condição de Capital do Estado estava em jogo, daria um grande passo e se consolidaria definitivamente como sede administrativa a partir de 1926<sup>103</sup>. A ponte metálica na Capital capixaba pode ser observada na foto, conforme segue:

Figura 21: Ponte Florentino Ávidos, a “Cinco Pontes”



Fonte: Freitas (2009, p. 48)

<sup>102</sup>Elaborado em 1896 e executado integralmente em 1926, embora projetando a expansão da cidade, a preocupação predominante era com as benfeitorias a serem feitas e aí não havia referência a um plano geral, isto é, ao processo de crescimento da cidade e sua previsão (ANDRADE, 1992, p. 211).

<sup>103</sup>Avidos, com a presença do presidente da Nação, lançou a pedra fundamental em 1926 para a construção de “grande ponte metálica” que ligaria Vitória ao Continente (FREITAS, 2010, p. 47).

Na figura, a Ponte Florentino Avidos, também conhecida como “Cinco Pontes”, devido ao número de módulos que a constitui. Um século depois da construção da primeira ponte pênsil sobre cabos de aço, realizada em 1824, o governo Florentino Avidos (1924-1928), emblemático à modernização de Vitória<sup>104</sup>, inaugura no ano de 1928 a ligação da Capital insular ao continente, constituída por uma estrutura rígida. O comprimento apresenta 330 m, composto de 5 vãos de 66 m de eixo a eixo de pilares<sup>105</sup>, estando prevista a instalação de uma linha férrea no centro da pista de rolamento.

Diferentemente de Santos e Florianópolis que tiveram de optar por um vão central longo, devido a grande profundidade do canal a ser transposto. A Baía de Vitória, no local escolhido, apresentava pouca profundidade, podendo dispor de uma solução técnica mais simples com a fixação de múltiplos pilares, sustentando uma estrutura rígida.

No âmbito estadual, tal qual o projeto de Hercílio Luz para integrar Florianópolis ao interior de Santa Catarina, conforme veremos, no Espírito Santo “a principal obra proposta era a construção de um ramal ferroviário ligando as regiões produtoras à Vitória.” (LEME, 1999, p. 23). A estrada de ferro em Vitória foi implantada, integrando a Capital ao interior pela via férrea, diferentemente da recém-denominada Florianópolis, apesar das intenções do idealizador da ponte metálica, conforme veremos no Capítulo 3.

A Cidade de Vitória, apesar de ter iniciado pioneiramente o seu Plano de Saneamento e Embelezamento, apresenta um processo de modernização *pari passu* com Florianópolis. Na escala da cidade Capital, a diferença está na dimensão dos projetos, enquanto Florianópolis ficou apenas no âmbito do saneamento e renovação urbana da Fonte Grande e a melhoria da ligação com os arrabaldes ao norte, em Vitória construiu-se um plano de expansão urbana. Entre os planos urbanísticos, elaborados e executados por Saturnino de Brito, ao longo de toda a República Velha, o plano de expansão da cidade de Vitória “destaca-se não apenas por ter sido o primeiro elaborado por Brito, mas, sobretudo, por suas dimensões.” (ANDRADE, 1999, p.197).

Nos projetos de modernização urbana da Primeira República, encontramos um divisor de água em relação ao modelo. Por um lado destaca-se a Reforma do Rio de Janeiro de Pereira Passos e sua

---

<sup>104</sup>Florentino Avidos “construiu o serviço de canalização de água potável, preparou trechos de ruas calçadas e drenadas.” (CAMPOS JR, 1996, p. 191).

<sup>105</sup>Informações disponíveis em: [www.ponteflorentinoavidos.es.gov.br](http://www.ponteflorentinoavidos.es.gov.br). Acesso realizado em 26/02/2013.

drenagem subterrânea nos moldes de Haussmann e, por outro lado, o traçado valorizando os elementos da paisagem com o saneamento expondo os cursos d'água, enquanto elementos de drenagem salubres e esteticamente incorporados à paisagem urbana, impressos nos trabalhos de Saturnino de Brito que, propôs “uma nova estética urbana para as cidades brasileiras, saneando-as, embelezando-as e modernizando-as, sem recorrer aos moldes haussmannianos e pensando a cidade em sua totalidade e em sua expansão.” (MOREIRA, 1998, p. 257).

O “Projeto de Um Novo Arrabalde” para Vitória influenciaria, sobre maneira, as obras futuras de Saturnino de Brito. Definitivamente, este projeto seria referência em todas as intervenções que se dariam nas cidades onde atuou, principalmente pelo aprimoramento técnico que resultaria desta experiência, os quais podem ser observados nos trabalhos realizados nas cidades de Recife e Santos. Focaremos nossa atenção sobre esta última em função da aplicação em profundidade do princípio de que o traçado urbano obedece ao traçado sanitário e pela construção da primeira ponte pênsil do país, marco da arquitetura em ferro no Brasil.

#### **3.4.2 A Cidade de Santos- Do Saneamento à Ponte Pênsil**

Em Santos, cidade também portuária, foram realizadas a implantação da rede de esgoto e a canalização de cursos d'água naturais e construídos, ladeados por largas avenidas, além do reloteamento das quadras e a implantação de novas edificações, sob modernos padrões estéticos. A consolidação de porto exportador e importador e as inúmeras epidemias que assolavam a cidade exigiam intervenções, transformando o território urbano em espaço de aplicação da técnica e da razão, através de um conjunto de reformas no porto e na cidade.

Para exprimir a impressão que a cidade de Santos transmitia em fins do século XIX ao viajante recém-chegado, apelaremos ao político, jornalista, escritor e viajante Karl Von Koseritz em sua passagem por Santos em 19 de abril de 1883. Na chegada ao porto, segundo este escritor coevo, “avistava-se águas nauseabundas, cheias de lama e de lixo e pontes de desembarque meio destruídas, sobre as quais se pode quebrar a perna ou o pescoço, eis o que Santos mostra ao estrangeiro que chega.” (KOSERITZ, 1980, p. 26).

Santos, conforme relatamos anteriormente, já assumira a supremacia como exportador de café, superando o Rio de Janeiro que, por sua vez, consolidara-se como grande porto importador. Na passagem do século XIX para o século XX, em escala menor, a cidade de Santos passou por um acentuado crescimento demográfico, guardando as

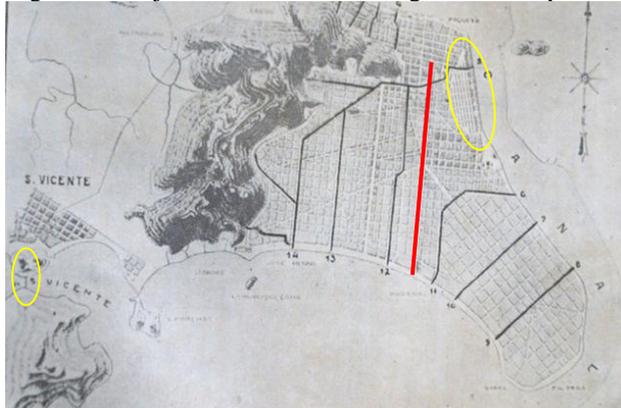
devidas proporções, comparável ao que sofreu a cidade do Rio de Janeiro, sendo que “a população da cidade que não passava de 13.012 habitantes em 1890, salta para 50.389 pessoas na virada do século, um crescimento de 287%.” (MAZIVIERO, 2008, p.35). Apesar de apresentar um crescimento estagnado até o período anterior a última década do século XIX, cabe ressaltar que “o abastecimento de água, embora insuficiente, se fazia desde 1870 pela Cia. Melhoramentos de Santos.” (SANTOS, 2007, p. 61).

Tal crescimento provocou surtos constantes de epidemias, comuns às cidades portuárias, conforme temos relatado. Os dados sobre vítimas de febre amarela em Santos apresentavam no final do século XIX uma alarmante estatística, “em 1873- 140 vítimas; em 1889- 750 vítimas; em 1891- 1000 vítimas; em 1892- 1742 vítimas. Entre 1890 e 1900 em torno de metade da população morreu vítima das epidemias, ou seja, 22588 pessoas.” (MAZIVIERO, 2008, p.37).

A eletricidade, implantada a partir de 1903, foi gradativamente substituindo o gás na iluminação pública e sua utilização no transporte público fizera desaparecer as cocheiras do meio urbano. A linha de bonde “inaugurada em 1872, ainda puxada por muares, foi substituída por bondes elétricos a partir de 1909.” (MAZIVIERO, 2008, p.39). Neste mesmo período, empenhado nas melhorias das condições sanitárias, a partir de 1905 o Governo do Estado de São Paulo deu nova direção aos trabalhos da Comissão de Saneamento de Santos, submetendo os trabalhos à coordenação do engenheiro Saturnino de Brito, ampliando o programa anteriormente restrito às obras de esgoto.

Podemos observar na planta a expansão e os canais de drenagem:

Figura 22: Projeto dos Canais de Drenagem e, conseqüente, Avenidas



Fonte: Brito (1943b, p. 11).

Em destaque, ao centro, a Avenida Conselheiro Nébias iniciada em 1872, a partir do alargamento de uma via homônima já existente à época e, à esquerda, o local onde seria construída a primeira Ponte Pênsil do Brasil, parte integrante das obras de saneamento, os traços em preto representam os canais. A rede de drenagem, formada pelos canais propostos, independe da rede de esgoto, tendo em vista a adoção do sistema separador absoluto, apresentando a drenagem o fluxo contínuo pela ligação entre o canal e o mar, sempre ladeados por avenidas. Em relação a complexidade desta rede de canais, Brito (1943b, p. 12), destaca que “os canais são em número de oito, mas a eles virão outros tributários-canaletes, galerias, coletores e sarjetas subsidiárias, formando a rede pluvial completa”.

A zona objeto das intervenções era intermediária entre a área portuária no centro, junto ao estuário, e o mar aberto na baía de Santos, os arrabaldes da Barra e Gonzaga, constituindo-se a planície intermediária em um espaço vazio, alagadiço, revestido apenas com vegetação baixa. A implantação dos canais de drenagem garantiu a extensão da cidade sobre esta área frágil à ocupação, dissipando as cheias. Em relação a esta rede de drenagem, Brito (1943d, p. 09) destaca que “com este programa acabamos por projetar a expansão da cidade, abrangendo toda a planície e compreendendo ainda alguns melhoramentos que lhe eram indispensáveis”.

Embora a cidade de Santos fosse alvo de intervenções pontuais e, até, projetos de maior escala<sup>106</sup>, efetivamente a partir de 1905, sofreria uma revolução. A cargo de Saturnino de Brito foram realizados estudos amplos que resultaram na elaboração de um projeto específico às condições topográficas locais. Para tanto, Brito (1943d, p. 247) declara que “não recorremos, para este fim, aos fartos arquivos de projetos elaborados, para melhorar a condições higiênicas, mui precárias aliás, de um dos principais portos comerciais do Brasil”.

Saturnino de Brito, defensor do estudo profundo das condições do terreno às intervenções, critica a aplicação de projetos que não seguem esta prerrogativa, muitos importados, modelos adaptados as condições adversas. Contraindo-se a isto, após ter se interado dos trabalhos realizados anteriormente, indica no caso de Santos que “desde que espontaneamente nos isentaram dos erros de administrações anteriores, entendemos que deveríamos vir dizer que este erro foi devido à obediência restrita a formulas estabelecidas para Paris.” (BRITO, 1943d, p. 266).

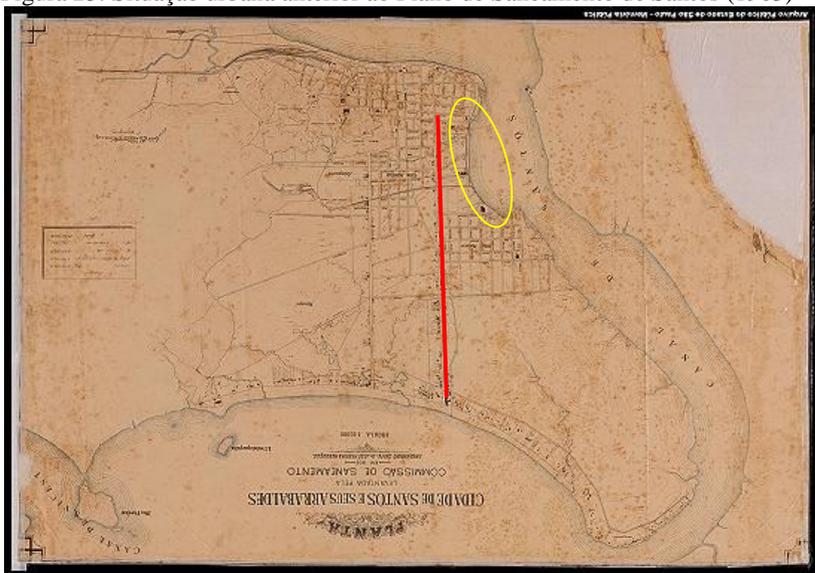
---

<sup>106</sup>Entre 1892 e 1902, muitos planos foram apresentados e debatidos. (SANTOS, 2007, p. 60).

Nas intervenções, realizadas por Saturnino de Brito em Santos, percebe-se o amadurecimento da sua condição de urbanista, aplicando de forma ampla os princípios do urbanismo por ele preconizado, principalmente no que diz respeito ao traçado sanitário como fator determinante do sistema viário. Face à dimensão das obras e às condições específicas do terreno, pregava a execução de projetos adaptados às situações locais, racionais e econômicos, prerrogativa essencial para o desenvolvimento da engenharia nacional e à grande vitória do Brasil moderno “contra o torpor colonial que abatia o seu espírito e nos colocava “numa dependência passiva da intervenção estranha” nas soluções práticas de nossos problemas sanitários.” (BRITO, 1943a, p. 15).

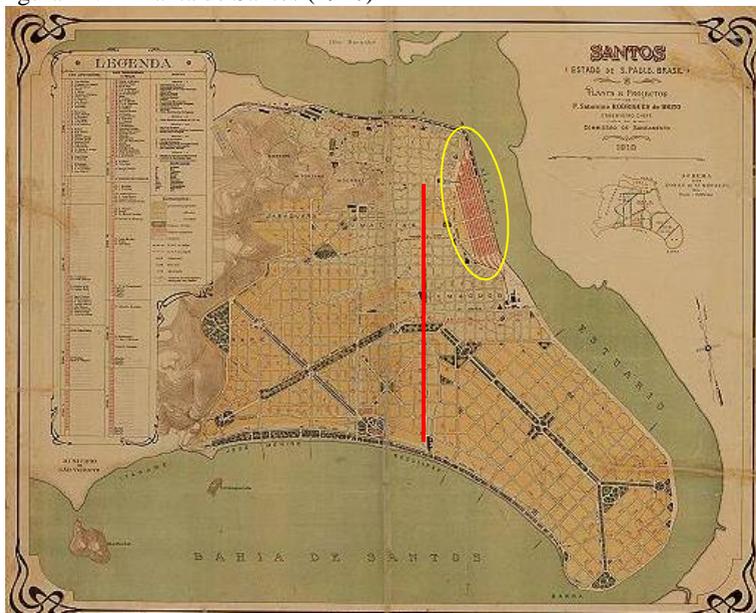
A situação anterior e a proposta do Plano de Saturnino de Brito podem ser observadas nas plantas a seguir:

Figura 23: Situação urbana anterior ao Plano de Saneamento de Santos (1903)



Fonte: <http://www.novomilenio.inf.br/santos-> Acesso realizado em 17/04/2013

Figura 24: A Planta de Santos (1910)



Fonte: <http://www.novomilenio.inf.br/santos-> Acesso realizado em 17/04/2013

Em destaque a Avenida Conselheiro Nébias que viria a ser alargada em sua maior parte e a ampliação do cais, resultante da reforma portuária. Na planta, figura 23, observam-se imensas áreas baixas e vazias, assim como na ponta da barra do estuário, sobre as quais o projeto de Brito interviria, implantando canais de drenagem ladeados por largas avenidas, viabilizando estas áreas à expansão da cidade que crescia em ritmo acelerado. A intervenção proposta, figura 24, consistia num complexo plano urbanístico para a cidade de Santos, contemplando nove canais ladeados por largas vias projetadas com amplas áreas ajardinadas, compondo as “avenidas-parque”, prevendo vários parques e equipamentos sociais e de lazer, objetivando dotar a cidade de uma completa rede de serviços.

Efetivamente, a Planta de Santos apresentava um plano incorporando a experiência de Belo Horizonte, Vitória e outras cidades nas quais Brito trabalhou. Apoiado nas ideias de Camilo Sitte, o Plano de Santos incorpora, além do já citado Plano de Barcelona, aspectos presentes no Plano L’Enfante de 1791 para a futura Capital dos Estados Unidos. A característica definidora do Plano de Santos é a sua organização estrutural, a malha urbana disposta “em um sistema de

eixos diagonais que cruzam linhas ortogonais e irregulares. A forma com que a disposição axial valoriza os edifícios monumentais também denota a tradição junto ao pitoresco.” (SANTOS, 2007, p. 59).

O Plano de Saturnino de Brito apresenta um completo estudo sobre o saneamento da planície úmida de Santos, contendo elementos de planejamento e embelezamento, desenvolvidos para as maiores cidades ocidentais, parcialmente adotados no Rio de Janeiro por Pereira Passos, ao qual Brito teceu inúmeras críticas. Neste plano não predominou a preocupação do traçado de grandes avenidas em linha reta, cortando-se em ângulos retos, pois segundo Brito (1943d, p. 09), “na opinião dos mais eminentes engenheiros e arquitetos, o plano em xadrez com as ruas muito longas é essencialmente impróprio e anti-estético”.

Saturnino de Brito direcionado pelos princípios do positivismo, fundamentados na reorganização da sociedade pela completa reforma intelectual do ser humano, valorizava o conhecimento científico e a aplicação da técnica, dele oriundo. Neste projeto a organização espacial e a técnica, deste profissional em constante aprimoramento, apresentaram um desenho e soluções que o tornaram um paradigma do urbanismo brasileiro do início do século XX<sup>107</sup>. Para além dos projetos de melhoramentos executados, necessários devido a crescente importância econômica da cidade, o plano se apresenta grandioso pela leitura do espaço e a visão de futuro.

Figura 25: As novas edificações, a avenida e os canais



Fonte: Saturnino de Brito (Obras Completas, 1943d)

<sup>107</sup> Este projeto lhe conferiu o título de “Patrono da Engenharia Sanitária do País”, sendo reconhecido mundialmente e tendo suas ideias adotadas em vários países da Europa. (SANTOS, 2007, p. 58).

Figura 26: A ponte, a avenida e os Canais de Santos. C. 1910



Fonte: Saturnino de Brito (Obras Completas, 1943d)

As edificações apresentavam tipologia habitacional com a implantação sobre porões, possibilitando a ventilação e isolando a umidade do solo, conforme a figura 25, no mesmo padrão proposto para o Novo Arrabalde de Vitória. Em Santos, Saturnino de Brito rasgou amplas avenidas, reformulando a situação fundiária, ao mesmo tempo em que apresentava propostas para custeio dos investimentos face a valorização dos terrenos, obtida com as melhorias realizadas. Propondo um padrão de intervenção fundada no saneamento e reurbanização, “Brito formulará a concepção da avenida ao longo dos canais de drenagem, muitas vezes navegáveis, com pontes e calçadas arborizadas e exigências de grandes recuos frontais aos edifícios.” (ANDRADE, 1992, p. 78).

Todavia, do ponto de vista jurídico, o projeto apresentava intervenções que interferiam sobre o direito de propriedade. Apoiada neste preceito, a Câmara Municipal manifestou-se contrariamente à plena aprovação da proposta. A Planta de Santos passou a ser implementada com profundas modificações, descaracterizando parcialmente o projeto inicial que orientava “o desenvolvimento da cidade, aproveitando e melhorando o que existe, abrindo algumas ruas em diagonal nos subúrbios, e as avenidas marginais aos canais, criando parques e jardins.” (BRITO, 1943d, p. 10).

Os canais, sempre ladeados por avenidas<sup>108</sup>, estruturam definitivamente o sistema viário e, conseqüentemente, o desenho urbano de Santos, constituindo-se em elemento estético de valor apreciável. O caráter estético das obras de arte é manifestado por Brito ao afirmar que “as pontes e passadiços executados são de tipos diferentes, e a variedade é, por sua vez, elementos de estética para obras que não são, e nem devem ser, de caráter meramente utilitário.” (BRITO, 1943d, p. 17).

É efetivamente o trabalho de Brito que vai possibilitar o desenvolvimento de Santos, apoiado em um moderno traçado, respeitando a topografia e a hidrologia, evitando obras desnecessárias, conferindo à cidade uma qualidade de vida incomparável. Os amplos espaços possibilitavam o *footing* de forma prazerosa. Pautando-se neste princípio e na reorganização do espaço privilegiando o aspecto estético, predicado que não podia ser, segundo Brito (1943d, p. 17) “desprezado em Santos, o grande empório comercial, a cidade de recepção para os que, vindos do mar, se destinam a São Paulo, ou por aqui passam para terras estranhas e daqui devem levar boa lembrança”.

Inegavelmente, o Plano de Saneamento, Melhoramentos e extensão que Saturnino de Brito elabora e implanta em Santos, apesar de não ter sido realizado em todos os seus aspectos, modela a construção de uma cidade moderna, aplicando princípios urbanísticos revolucionários para a época. De acordo com Andrade (1991, p. 63), “o passado colonial da cidade desaparece em nome de um futuro marcado pela higiene e progresso, que influenciará decisivamente o desenvolvimento do planejamento urbano no Brasil”.

Saturnino de Brito defendia veementemente os canais abertos, para coletarem com total eficiência as águas das chuvas, criticando a proposta de dutos subterrâneos defendida por Pereira Passos, conforme implantado em Paris. Durante a inauguração de um trecho do canal e uma das pontes em concreto armado em Santos, este engenheiro relata que “ao vermos sair da Prefeitura quem (o Dr. Passos) tinha por muito acertada a extravagante ideia de fechar o canal do Mangue em galeria para que as águas transformassem mais frequentemente a rua em canal!” (BRITO, 1943a, p. 351).

Com a utilização do concreto armado de forma abundante<sup>109</sup> na construção dos canais para escoamento das águas pluviais, Saturnino de

---

<sup>108</sup> As avenidas estão abertas com 30 e 35 m, ficando o canal ao centro (BRITO, 1943d, p. 16).

<sup>109</sup> Santos foi “a primeira cidade em que trabalhos de maior importância foram e estão sendo executados com o novo material de construção.” (BRITO, 1943d, p. 347).

Brito pode implantar o sistema separador absoluto<sup>110</sup>, destinando as águas servidas para coletores especificamente construídos para tal. Este sistema, adotado por Brito desde 1898, estava sendo aplicado, segundo Brito (1944, p. 46), “com o mais completo êxito em tantas cidades, entre as quais Buenos Aires, e está sendo executado em Santos, onde as bombas serão ligadas a motores elétricos”.

Este sistema possibilitou a abertura de um canal axial à grande avenida, exclusivamente às águas pluviais, tornando-se fator decisivo na definição de uma paisagem urbana “peculiar para as cidades que implantaram seus projetos de saneamento, cuja marca é dada pelos canais de drenagem a céu aberto, ao longo dos quais ele implanta seus bulevares sanitaristas.” (ANDRADE, 1999, p. 201). Os canais de drenagem seriam inaugurados em 1912, o esgotamento sanitário, por sua vez, aguardou a conclusão da construção da ponte pênsil, sugerida por Saturnino de Brito como uma solução ao tráfego da Ilha de São Vicente ao Continente e com a função de dar suporte aos dutos para despejo no oceano.

Figura 27: A Ponte Pênsil ligando a Ilha de São Vicente ao Continente



Fonte: Imagem digitalizada de Cartão Postal

Destaca-se dos resultados do trabalho de Brito a construção da primeira ponte pênsil em cabos de aço do Brasil. Esta ponte, inaugurada

---

<sup>110</sup>Saturmino de Brito foi o introdutor do sistema separador absoluto em Santos e no Brasil (separação das águas pluviais e cloacais) (SANTOS, 2007, p. 67).

em 1914 com a presença de ilustres autoridades<sup>111</sup>, constitui-se em uma verdadeira obra de arte e técnica. Suspensa por cabos de aço destinava-se a suportar os dutos condutores de esgotos, conduzidos para a Ponta de Itaipú, Ilha de São Vicente, de onde por emissários submarinos seriam lançados ao mar, ao mesmo tempo em que permitiria a passagem de veículos e pedestres. Apresentando um vão livre de 180 metros, esta ponte constitui-se como um dos marcos estéticos da Reforma Urbana realizada em Santos, símbolo das transformações das cidades brasileiras.

No Brasil, Saturnino de Brito trabalhou em diversas cidades de diferentes Estados em distintas regiões, influenciando direta ou indiretamente, todas as cidades brasileiras com sua inigualável experiência no ramo da engenharia civil e sanitária. Este profissional legou ao urbanismo brasileiro “uma série de utilíssimos inventos e aperfeiçoamentos sanitários, empregados, com sucesso, no país e fora dele, sem nenhum proveito material para o desprendido autor e para os seus.” (BRITO, 1944a, p. 10).

Considerando um elemento de grande utilidade, além de complemento à estrutura da cidade, os parques públicos e as avenidas-parque propostos no Plano de Santos, cortam diagonalmente todo o território e ligam rapidamente zonas extremas da cidade. Entre estas vias destaca-se a “Avenida do Saneamento”, projetada para comportar uma estrada de ferro. Além da implantação dos novos melhoramentos, “buscava-se também fazer do plano geral e dos equipamentos de conforto da cidade os símbolos de uma nova era, civilizada pela higiene e por uma configuração da paisagem urbana enquanto obra de arte.” (ANDRADE, 1999, p.197).

O saneamento e a abertura das avenidas proporcionaram o fluxo das águas, das pessoas e dos serviços, privilegiando o aspecto estético e salubre, criando cenários pitorescos, espaços amplos e aptos à convivência social, além de condições adequadas para a continuidade de pleno funcionamento do porto e da urbe. As intervenções da Comissão de Saneamento e Embelezamento de Santos trouxeram a ordenação do espaço e modernização dos serviços, imprimindo os conceitos da modernidade e do progresso tão necessários para superar a condição que antes se apresentava, implantando uma concepção diferenciada da que estava em curso no Rio de Janeiro, conforme objetivamos descrever.

---

<sup>111</sup>A inauguração da ponte contaria com ilustres autoridades como o ex-presidente Rodrigues Alves, em cuja gestão se deu a Reforma Urbana do Rio de Janeiro, agora Governador do Estado, além de Washington Luiz, Prefeito da Capital, futuro presidente, e do eminente Saturnino de Brito, executor da magnífica obra de Saneamento e Embelezamento e idealizador da ponte. ([www.novomilenio.inf.br](http://www.novomilenio.inf.br)).

### 3.4.3 Reforma Urbana do Rio de Janeiro- A Modernidade à Exposição

As intenções de intervenções de grande vulto no tecido urbano da Cidade do Rio de Janeiro são marcadas por algumas propostas durante o século XIX, culminando na Comissão de Melhoramentos e Embelezamento formada ainda no Império, conforme já abordamos, a qual tinha entre seus executores o engenheiro Francisco Pereira Passos. No entanto, nesta Comissão, frente a fatores de limitações econômicas, as ações foram de cunho pontual e sem maiores reflexos na estrutura urbana. Fato que mudaria na República, durante a presidência de Rodrigues Alves (1902-1906), quando este empossaria na Prefeitura da Cidade o supracitado engenheiro Pereira Passos que viveu em Paris durante as intervenções de Haussmann<sup>112</sup>.

O Rio de Janeiro, embrionário às novas ideias, influenciaria com as ações de melhoria urbana todas as principais cidades brasileiras, constituindo-se no marco para as obras de modernização no Brasil, rompendo a carência de investimentos públicos de grande monta<sup>113</sup>. Para se ter ideia da ausência do poder público, até metade do século XIX, em relação as ações que objetivavam a melhoria das condições de higiene no meio urbano, cabe ressaltar que a primeira medida tomada por decreto que instituiu o serviço de limpeza das casas e a coleta dos esgotos da cidade do Rio de Janeiro data de 28 de Setembro de 1853<sup>114</sup>, até então, “o escravo continuava a ser a mão de obra para a construção, como para o funcionamento das casas, desprovidas ainda mesmo de serviços de água e esgoto.” (REIS FILHO, 2010, p. 114).

Efetivamente, objetivando combater esta situação e adequar o espaço ao pleno desenvolvimento das atividades comerciais, dar-se-á início ao recolhimento das águas servidas somente na década seguinte ao estabelecimento do referido decreto, através de concessão para a iniciativa privada. A Capital Federal passa a se beneficiar em 1862, de acordo com Abreu (2008, p. 42), “do serviço de esgotos sanitários concedidos à empresa inglesa “Rio de Janeiro *City Improvements*

---

<sup>112</sup>Pereira Passos, formado em Ciências Físicas e Naturais e depois em Engenharia Civil, frequentara a *École des Ponts et Chaussées* de Paris, entre 1857 e 1860, onde assistiu a aulas de Arquitetura, Hidráulica, Construção de estradas de ferro, portos e canais, Direito Administrativo e Economia Política (PINHEIRO, 2011, p. 122).

<sup>113</sup>O saneamento desta capital, trabalho sem dúvida difícil porque se filia a um conjunto de providências, a maior parte das quais de execução dispendiosa e demorada. (Mensagem enviada pelo Presidente Rodrigues Alves ao Senado Federal em 15/11/1902, p. 12. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd-> Acesso realizado em 12/03/2013).

<sup>114</sup>Lei nº 719 de 28 de Setembro de 1853, também conforme o Decreto nº 1929 de 29 de Abril de 1857.

*Company Limited*”, passando a ser a quinta cidade do mundo a possuir esse tipo de serviço”. Esta empresa, a partir de então, assume a responsabilidade de construir e administrar a rede pública de esgotos sanitários.

No entanto, outra ação de extrema necessidade, também de abrangência do referido decreto, “o recolhimento de lixo, só seria realizado a partir de 1876.” (RABHA, 2010, p. 210). Mesmo ano em que foi iniciada a construção do sistema de abastecimento de água da cidade, de acordo com Rezende (2008, p.128), “pelo engenheiro Antônio Gabrielli, e até 1878, ano de sua conclusão, apenas 8.334 edificações- aproximadamente 10% do total- estavam interligados à rede”. Anteriormente, o abastecimento de água era feito em carroças, desde 1840<sup>115</sup>.

A eletricidade no Rio de Janeiro, cuja iluminação à gás foi implantada em 1854<sup>116</sup>, assim como em Paris, surgiu no âmbito de uma exposição, no Rio surgiu, mais especificamente, em 1882 com os primeiros experimentos na iluminação do Palácio da Exposição da Indústria Nacional, “depois, em 1883, no Largo do Machado<sup>117</sup> e, em 1885, na Biblioteca Nacional, com motor próprio. Em 1891, substituem-se os lampiões a gás do Centro por lâmpadas elétricas.” (PINHEIRO, 2011, p. 106).

Com a difusão da eletricidade, os Bondes, até então, movidos à tração animal, introduzidos na década de 1850, “progressivamente foram eletrificados a partir de 1892.” (ANDREATTA, 2006, p. 147). Em suas impressões registradas em 1883, reportando-se ao transporte coletivo de tração animal, Karl Von Koseritz (1980, p. 73) destaca que, mais de 300 bondes “trabalham dia e noite nas ruas do Rio, e se cruzam em todas as direções; é incrível como aqui se anda de bonde, e se pretende que em nenhuma cidade do mundo o transporte urbano é de tal forma usado”.

Quanto ao transporte coletivo em Paris, prosseguindo com a análise da justaposição contemplando o lapso temporal de transposição da modernidade, conforme relatamos no Capítulo I, os ônibus puxados a

---

<sup>115</sup>Conforme Andreatta (2006, p. 32).

<sup>116</sup>Apesar da prematura concessão em 1828 da iluminação a gás, que só teve resultado concreto anos mais tarde, em 1852, quando o Barão de Mauá conseguiu a licitação que introduziu a iluminação pública, implantada em 1854 (ANDREATTA, 2006, p. 95).

<sup>117</sup>Esta implantação da luz elétrica foi presenciada em 8 de setembro de 1883 por Karl Von Koseritz (1980, p. 192) relatando que “devo confessar que esta iluminação me impressionou vivamente. Tive um grande prazer ao apreciar o sucesso do ensaio de iluminação elétrica”. (Nota nossa).

cavalos tinham sido introduzidos em 1838, mas seu grande período de incremento foi a década de 1850.

Neste período dinâmico de renovação e implantação de infraestrutura, bruscamente impulsionado a partir de 1870, quando a população urbana do Rio de Janeiro, segundo o censo de 1872, atingira a marca de 230.454 habitantes<sup>118</sup>. A partir de então, a cidade sofreria, conforme relatamos, um forte incremento populacional que se daria com a migração impulsionada pela abolição da escravatura, ocorrendo o deslocamento de um contingente rural formado por ex-escravos, ao mesmo tempo em que imigrantes europeus eram trazidos para suprir a mão de obra<sup>119</sup>.

O período compreendido entre 1870 e 1902 representa a primeira expansão acelerada da malha urbana, assim como a etapa inicial de um processo em que “esta expansão passa a ser determinada, principalmente, pelas necessidades de reprodução de certas unidades do capital, tanto nacional como estrangeiro.” (ABREU, 2008, p. 43).

Esta ebulição, impulsionada nos últimos anos do império, levaria a população a alcançar a casa de meio milhão de habitantes ao adentrar a última década do século, ou seja, nos primeiros anos da República. A população em 1890, de acordo com Chalhoub (2001, p. 43), “cresce para 522.651, atingindo 811.443 habitantes em 1906”. Em 1920 passaria da casa de um milhão, chegando a 1.157.873 habitantes<sup>120</sup>. Tal crescimento abrupto, diagnosticado no início do século XX, registra o fato de que “a cidade teve de absorver uns 200 mil novos habitantes na última década do século.” (CARVALHO, 1987, p. 16). Ou seja, a população mais que triplicou em relação ao período em que se constituiu a Comissão de Melhoramentos, três décadas antes.

Neste fim de século, a imagem que a burguesia em ascensão fazia de uma sociedade em franco progresso se sintetizava em realizar o modelo da civilização europeia nos trópicos. Ao adentrar o século XX, frente ao caos do acelerado crescimento demográfico e objetivando alcançar esta imagem ou, pelo menos, construir espaços que representassem esta modernidade urbana, engendrou-se um processo

---

<sup>118</sup>O primeiro censo oficial, realizado no Brasil, em 1872, indica que, no Rio de Janeiro existia uma população de 274.972 habitantes, 230.454 na área urbana e 44.518 na rural (PINHEIRO, 2011, p. 96).

<sup>119</sup>Aos interesses da imigração, dos quais depende em máxima parte o nosso desenvolvimento econômico, prende-se a necessidade do saneamento desta capital (Mensagem enviada pelo Presidente Rodrigues Alves ao Senado Federal em 15/11/1902, p. 12. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd-> Acesso realizado em 12/03/2013).

<sup>120</sup>Conforme Neves e Heizer (1991, p. 26).

que movimentou todas as esferas do poder. Neste intento da Reforma Urbana, foi, segundo Pesavento (1999, p. 174), “numa ação conjugada entre o presidente Rodrigues Alves, Lauro Müller, seu ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, e Pereira Passos, Prefeito do Rio de Janeiro, que teve início o ambicioso projeto”.

A Reforma Urbana do Rio de Janeiro apresenta em sua execução três linhas de ação: a Reforma do Porto, sob a batuta do Ministro da Viação e Obras, o catarinense Lauro Müller; a construção da Avenida Central capitaneada pelo Engenheiro Paulo de Frontin e o Plano de Melhoramentos, englobando toda a Reforma que incluía a abertura de inúmeras outras vias, entre as quais as atuais Avenidas Passos, Mem de Sá e Beira-Mar, sob e responsabilidade direta do Engenheiro Pereira Passos, prefeito nomeado do Distrito Federal. A abertura destas avenidas, de acordo com Benchimol (2010, p. 186), “atendiam assim a três objetivos: saúde pública, circulação urbana e a transformação das formas sociais de ocupação dos espaços atravessados pelas novas artérias”.

Nesta Reforma Urbana, o governo republicano de Rodrigues Alves, contrapondo-se as limitações financeiras da Comissão de 1875, resolve, de acordo com Pinheiro (2011, p 100), “enfrentar a economia de recessão com um programa de obras públicas, o saneamento e a urbanização da Capital Federal, a melhoria dos portos e a construção de ferrovias”.

Neste sentido, Rodrigues Alves, objetivando movimentar a economia e criar condições ao desenvolvimento das atividades produtivas, enveredou por um programa intensivo de obras públicas<sup>121</sup>, financiado por recursos externos. Para financiar as obras de remodelação do porto e a abertura da Avenida Central, de acordo com Leme (1999, p. 35), “o governo empresta da Inglaterra quantia equivalente a metade da receita da União”.

A dimensão da Reforma Urbana, as obras executadas, o alto custo e o curto período de sua realização tornaram-na um exemplo emblemático às ações de modernização empreendidas no Brasil. Desta forma, ainda segundo Leme (1999, p. 35), “comparar estas obras às realizadas em outras cidades guarda, portanto diferenças. A importância política destas obras, o impacto de modernização que representaram, o efeito multiplicador em outras cidades”.

---

<sup>121</sup> A reforma do Rio envolveu o governo federal nas obras da reforma do porto e na construção das avenidas Rodrigues Alves, Francisco Bicalho e Central e a prefeitura, que realizou as ligações entre o centro, a zona norte e sul (LEME, 1999, p. 35).

Assim como em Paris, Haussmann se valeu de um arcabouço de leis que lhe possibilitou agir com autoritarismo sobre o território urbano, no Rio de Janeiro, Pereira Passos aceita o cargo de prefeito condicionando a obtenção de poderes que possibilitasse intervir sem maiores obstáculos políticos, amparado pela legislação<sup>122</sup> necessária para o rápido encaminhamento das intervenções<sup>123</sup>. Com este propósito, em dezembro de 1902 “o prefeito recebe total poder para intervir no espaço urbano e, ao tomar posse dissolve o Conselho Municipal por seis meses, obtendo plenos poderes para realizar seus projetos de transformação da cidade.” (PINHEIRO, 2011, p. 126).

A diferença entre as intervenções de Haussmann em Paris e de Pereira Passos no Rio de Janeiro está na extensão territorial das obras propostas e na magnitude das intervenções. No Rio de Janeiro percebe-se a determinação de intervir sobre um eixo orientado do espaço urbano, até mesmo pelas limitações geográficas, criando uma imagem representativa dos ideais republicanos, enquanto que em Paris as vias radiais e os anéis concêntricos, formando os *bulevares*, estabelecem uma dimensão bem mais ampla em sua abrangência.

No Rio de Janeiro as intervenções criaram um eixo norte-sul, privilegiando principalmente a interligação da área portuária e comercial à zona sul, já em franca expansão à ocupação das elites, devido a fuga das epidemias e a difusão da ideologia que associava a vida moderna à localização residencial à beira mar. Desta forma, o arrabalde de Botafogo passa a ser, “mesmo antes da proclamação da República, incontestavelmente o mais procurado pela aristocracia estrangeira ou pela alta burocracia brasileira para moradia.” (ABREU, 2008, p. 47).

O Centro do Rio de Janeiro, localizado em espaço conquistado pelo aterro da várzea<sup>124</sup>, representava o processo histórico-social em que a cidade se formou, estabelecendo a consolidação de espaços diferenciados pela complexidade das relações sociais. Com as

---

<sup>122</sup>Na segunda metade do século XIX, leis similares foram aprovadas na Bélgica, na Áustria, na Espanha, na Itália e na Inglaterra, dando ao Estado poderes para implementar projetos urbanísticos de larga escala. (HOLSTON, 1993, p. 54).

<sup>123</sup>A mais importante foi a lei de novembro de 1903, que modificou a base de cálculo das desapropriações e autorizou o executivo municipal a vender em hasta pública ou a permutar as sobras de terrenos desapropriados. (BENCHIMOL, 2010, p. 188). As desapropriações para a construção da nova avenida começaram em 1903, as demolições em fevereiro de 1904 (CARVALHO, 1987, p. 93).

<sup>124</sup>A cidade gradativamente expandiu-se com aterros das várzeas e lagoas. Desde o século XVII, “a cidade descera o morro e seu núcleo urbano se estabelecera no quadrilátero entre os Morros do Castelo, de Santo Antônio, de São Bento e da Conceição.” (NONATO e SANTOS, 2000, p. 06).

intervenções, ao mesmo tempo em que criava um espaço moderno, repercutia no imaginário urbano das classes dominantes que, se o centro era o cartão de visitas, “as camadas populares, desalojadas, deveriam ir para os subúrbios – para onde se estendia a rede dos transportes públicos – ou para as favelas, já existentes desde 1897.” (PESAVENTO, 1999, p. 176).

A área central pelas múltiplas formas de sobrevivência que proporcionava era vista sobre o estigma da degradação, objetivando transformar esta condição tornou-se o território alvo das intervenções. Cabe ressaltar que a cidade, contudo, “não é maldita e degradada somente em função dos seus espaços arruinados, mas principalmente pelas práticas sociais que abriga e pelos personagens que povoam aqueles lugares.” (PESAVENTO, 1997, p. 34).

O Rio de Janeiro, a velha cidade colonial, local onde se instalaria a modernidade urbana, assim como na Paris do século XIX, apresentava um contraste social gritante. Adensada em construções deterioradas e espaços ínfimos, incompatíveis com o desenvolvimento da especialização, exigência da modernidade capitalista, o centro abrigava a população trabalhadora pobre, apesar de leis, ainda do período imperial, que visavam deslocar a classe trabalhadora à periferia<sup>125</sup>. Nesta intenção de transformação do espaço e modificação em seus usos e usuários, “impõe-se a ordem positivista, as marcas monarquistas devem ser apagadas.” (RESENDE, 1994, p. 128).

Para modernizar a cidade, além das medidas tomadas no início de mandato de Pereira passos na prefeitura, outras medidas oficiais teriam procedimento<sup>126</sup>, objetivando a continuidade na demolição dos cortiços e o deslocamento destas populações às áreas periféricas da cidade. No entanto, a situação de moradia dos trabalhadores no centro encontrava-se no fato de que “sem nenhum poder de mobilidade, dependiam da localização central, ou periférica ao centro, para sobreviver.” (ABREU, 2008, p. 42).

---

<sup>125</sup>DECRETO IMPERIAL Nº 3151 – De 9 de Dezembro de 1882: Concede favores a Américo de Castro e as empresas que se organizarem com o fim de construir edifícios para habitação de operários e classes pobres, na cidade do Rio de Janeiro e seus arrabaldes. (ARQUIVO NACIONAL, 2012, p. 185).

<sup>126</sup>Foi preciso arrancar do Congresso novas leis que conferissem ao Estado os mecanismos jurídicos e os recursos financeiros para a obra de destruição e reconstrução planejada. A lei permitiu que as indenizações se baseassem nos valores declarados para a cobrança do imposto predial, em geral subestimados pelos proprietários para lesar o fisco (BENCHIMOL, 2010, p. 188).

A Reforma Passos tem como eixo das intervenções a construção da Avenida Central<sup>127</sup>, atual Rio Branco, com seu ponto de partida em frente ao porto, cortando o Centro em direção à orla Sul. Entre seus dois extremos, a Avenida Central interliga dois elos de uma mesma modernidade no Rio de Janeiro, o Novo Porto e a Avenida Beira-Mar em direção à Zona Sul, tendo como obstáculo a cidade colonial e seu registro mais antigo, o Morro do Castelo.

A imagem a seguir mostra a planta da malha urbana central, no início do século XX, cortando a cidade colonial pelo traçado da Avenida Central:

Figura 28: A Planta Topográfica (1903) e o traçado da Avenida Central



Fonte: Nonato e Santos (2000, p. 07). (Marcações do autor).

Na figura, em destaque, o traçado da Avenida Central projetado sobre a cidade colonial. Esta avenida, marco das transformações ocorridas no decorrer do século XX, cortando o Centro do Rio de Janeiro de mar a mar, transforma-se no símbolo metonímico das intervenções urbanas, configurando-se em “um espaço atingido pela modernidade, que é visualizado pelas luzes, pelo tráfego, pela multidão que caminha nas ruas.” (PESAVENTO, 1997, p. 28). O contraste dos equipamentos urbanos desta via com as vielas que intercepta, contempla

<sup>127</sup>Originalmente a Avenida Central foi idealizada pelo ministro de Viação e Obras Públicas, Lauro Müller, e executada pela “Comissão Construtora da Avenida Central”. (LEME, 1999, p. 358).

o princípio de que “uma rua verdadeiramente moderna precisa ser bem equipada como uma fábrica.” (BERMAN, 2007, p. 199).

Esta avenida representou, naquele momento, a modernidade sob a forma de uma via que contemplava os modernos equipamentos que, “com seus hotéis, cinemas, escritórios de grandes empresas, lojas e edifícios públicos, condensava a própria imagem da vida moderna com seu dinamismo e sua arquitetura cosmopolita.” (PEREIRA, 2010, p. 155). Esta avenida, segundo Essus (1997, p. 286), “através da amplitude de suas fachadas elegantes, representa um novo estilo de vida, a instituição de uma utopia. Desta forma, o espaço da avenida torna-se palco, local de ostentação e exibição”.

Diante deste apelo à construção de um cenário de “cidade civilizada”, imagem de Paris, a cidade europeia em pleno avanço à industrialização, o Rio de Janeiro, Capital de um país que, embora predominantemente agrário, exigia espaços renovados para a representação dos anseios das classes dominantes. Atendendo aos seus interesses, o Estado e o capital impõem “um novo modelo de modernidade urbanística, privilegiando as grandes vias, a circulação dos transportes e dos homens.” (ORTIZ, 1991, p. 21). Neste sentido, em meio à cidade colonial e seus casarios, o foco na estética e na salubridade era anunciado como a fórmula “capaz de obter o consenso da população para substituir a velha capital por uma cidade nova, operação sintetizada no *slogan*: construir uma Paris nos trópicos.” (CHIAVARI, 1996, p. 85).

Consagrando-se como o grande porto importador e exportador, o Rio de Janeiro necessitava adequar-se a uma estrutura portuária e urbana atrativa ao capital, criar uma cidade moderna, produto da sociedade industrial, um objeto em exposição, signo de uma representação, cujo traço paradigmático e metonímico “leva ao centro do que definiríamos como o “efeito do espelho” que se realiza no Brasil, particularmente após a reforma de Pereira Passos.” (PESAVENTO, 1999, p. 159). Nesta perspectiva, “o potencial metonímico se revela com toda a sua força: uma rua valia pela cidade, uma cidade era o país.” (PESAVENTO, 1999, p. 187).

O Alvo da renovação urbana também se concentra na implantação de novos prédios públicos e privados, refletindo na arquitetura aos moldes parisienses<sup>128</sup> a expansão do Estado e das

---

<sup>128</sup>Como Haussmann, Frontin determina a altura e a largura de cada fachada, obrigando os arquitetos a submeter seus projetos a um júri. Apesar de existir liberdade de estilo, as

atividades comerciais, idealizados na construção da Avenida Rio Branco<sup>129</sup>. Esta via representa um marco da constituição de um “novo tempo”, uma modernidade de inspiração Haussmanniana<sup>130</sup>, objetivando atender as exigências essenciais à reprodução do capital, a higiene, a estética e a circulação. Assim como nas majestosas avenidas parisienses, nesta avenida em cada uma das extremidades, “encontra-se um monumento para obter boas perspectivas, como em Paris: ao norte, uma coluna com a estátua do Visconde de Mauá e, ao sul, um obelisco erguido em comemoração à sua conclusão.” (PINHEIRO, 2011, p. 137).

A Avenida Central de mar a mar situa entre suas extremidades a área portuária e o aterro da Glória com a deslumbrante visão do Pão de Açúcar. Estas extremidades e seus componentes urbanos e paisagísticos representam dois elos do processo de modernização no Rio de Janeiro, a reforma urbana e a valorização da paisagem expressa no caminho aos novos arrabaldes da zona sul. Ao longo desta avenida, a renovação predial ostenta magníficas e imponentes fachadas, edificações modernas à instalação de repartições públicas e comerciais, aptas à “civilização” e à reprodução do capital, tendo em seu caminho a cidade colonial e seu fragmento mais antigo, o Morro do Castelo a ser vencido.

No entanto, na Avenida Central, perde-se a oportunidade de se destacar amplamente os aspectos naturais como complemento às obras de arquitetura e urbanismo, conforme realizado no projeto das avenidas do Novo Arrabalde em Vitória. Apesar de que, por este tempo, “a valorização das perspectivas naturais nos projetos urbanísticos já havia se tornado parte do ideário técnico-administrativo carioca.” (PEREIRA, 2010, p. 157).

Percebe-se no projeto da Avenida Central que uma leve inclinação focaria em sua plenitude o Pão de Açúcar e a entrada da Baía da Guanabara, ampliando longitudinalmente a percepção e valorização deste elemento natural da paisagem. Talvez tenha faltado, em maior escala, a concepção pitoresca de Saturnino de Brito no projeto, o que exigiria um corte maior no Morro do Castelo, à esquerda na imagem a seguir:

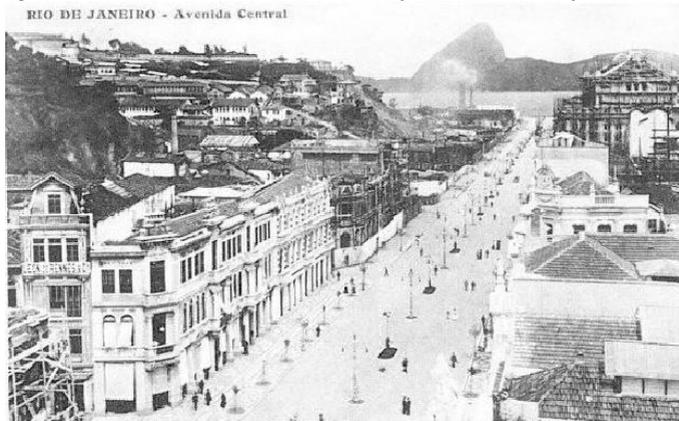
---

fachadas da Avenida Central são um elogio ao ecletismo francês, uma expressão da *École de Beaux Arts* (PINHEIRO, 2011, p. 137).

<sup>129</sup> Denominação adquirida em 1912, por ocasião do falecimento do Barão de Rio Branco.

<sup>130</sup> A Reforma Passos pode ser comparada aos trabalhos levados a cabo por Haussmann, na Paris do Segundo Império, entre 1853 e 1870, considerados por muitos autores como modelo utilizado em diversas cidades do mundo (PINHEIRO, 2011, p. 147).

Figura 29: A Avenida Central, a renovação e o Pão de Açúcar. C. 1906.



Fonte: <http://portalaugustomalta.rio.rj.gov.br/login>

Na figura à esquerda, rumando para o final da Avenida Central, percebe-se os canteiros de obras, junto ao desmoronado sopé do Morro do Castelo, onde se elevariam os edifícios da Escola Nacional de Belas Artes e da Biblioteca Nacional, ao fundo de forma imponente o Pão de Açúcar. Neste cenário, que não contempla plenamente os aspectos naturais, conforme destacamos, há intenções que vão além do interesse de adequar os projetos às condições naturais. Podemos entender as intervenções na capital federal, segundo Pesavento (1999, p. 173), “como um projeto político, que respondia às preocupações de um novo poder, o qual desejava afirmar a sua presença através de uma requalificação da paisagem”.

No final da avenida, à esquerda, as chaminés da, já citada, “Rio de Janeiro *City Improvements Company Limited*”, a popular “City”, responsável pelos serviços de esgotamento sanitário<sup>131</sup>. Desta esquina para a esquerda, em direção a Ponta do Calabuço, seria criado o aterro resultante do desmonte do Morro do Castelo no ano de 1922, para a execução da Avenida das Nações que abrigaria a Exposição Universal no mesmo ano, a qual abordaremos adiante.

Na construção da Avenida Central encontramos uma implantação nos moldes parisienses com as fachadas simétricas e formando uma linha contínua, além da drenagem subterrânea, um modelo que, excetuando-se a Avenida Francisco Bicalho às margens do Canal do

<sup>131</sup>A encampação dos serviços de saneamento, sob a concessão privada desde 1850, foi verificada a partir de 1893, ficando sob a administração direta dos municípios, Estados ou União, através de diretorias, repartições e inspetorias (REZENDE, 2008, p. 195).

Mangue<sup>132</sup>, seria aplicado em larga escala na Reforma do Rio de Janeiro. Em relação ao Canal do Mangue, a cargo do Governo Federal, era desejo de Pereira Passos a sua cobertura, pois o mesmo, segundo Brito (1943d, p. 337), “disse (e naturalmente continuará a dizer) que se fosse Ministro da Viação, mandaria abobadar o Canal do Mangue. Portanto, para o prolongar para a Lapa será preciso que S. Ex. não seja ministro”.

Saturnino de Brito estudou detalhadamente a topografia do Rio de Janeiro, demonstrando que estava pronto para atuar em sua reforma, caso fosse convidado. Embora tenha elogiado o trabalho de seus correligionários, Brito não poupou críticas aos modelo idealizado por Pereira Passos, primeiro pela ausência de um plano geral e segundo pela adoção da solução parisiense de galerias subterrâneas em uma cidade ao nível do mar que poderia se beneficiar das marés com canais a céu aberto para limpeza e escoamento das águas. Brito (1944, p. 82) destaca que “a Prefeitura, em vez de continuar as construções em canais começadas pelos Drs. Paulo de Frontin e Carlos Sampaio, prefere a galeria, com o fim de evitar as despesas com desapropriações”.

Para o Rio de Janeiro, Brito defendia abertamente a extensão do Canal do Mangue e da avenida arborizada em ambos os lados até a Lapa cruzando a área central, desde a área portuária ao norte até a avenida beira mar ao sul, criando um corredor de ventilação sob a forma de um bulevar, aproveitando-se dos fluxos de maré para dar vazão e evitar águas estagnadas<sup>133</sup>. Ao mesmo tempo resolveria com resoluta agilidade o velho problema da ligação norte-sul. Para tanto, apresentou as etapas a serem executadas para o saneamento da cidade do Rio de Janeiro:

Primeiro- Separação das águas das montanhas e de águas da planície, convergindo para o mar ou algum grande emissário aberto (curso natural ou canais). Segundo- Separação completa entre despejos domiciliários e águas pluviais. Terceiro- Prolongamento do Canal do Mangue para a Lapa, embora com largura menor; retificação de outros cursos dos subúrbios, ao centro ou ao lado de avenidas. Mas de outro modo pensa o Sr. F. Pereira Passos. Não há geometria velha e

<sup>132</sup>Canalizado a partir de 1854 (ANDREATTA, 2006, p. 32).

<sup>133</sup>Estes canais, com as suas avenidas, constituem um elemento estético de valor apreciável no que está feito; além dos outros serviços sanitários a que se destinam, não é para desprezar o da distribuição da ventilação, quer devido à largura das avenidas, quer favorecida pelo próprio curso das águas. (BRITO, 1943b, p. 17).

geometria nova, para o contestar não é preciso o atrapalhar com cousas de hidráulica, bastará um pouco de geometria, ou mesmo de desenho (BRITO, 1943b, p. 339- 350).

Brito realizou alguns trabalhos no Rio de Janeiro<sup>134</sup>, entre eles o Saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas, opondo-se as obras de altíssimo custo, “aplicadas no terreno sem a menor preocupação com as dificuldades topográficas naturais e artificiais, que se resolvem a custa de milhões.” (BRITO, 1943b, p. 350). Procurando implantar soluções técnicas e econômicas, alegava que, “não somos dos que só admitem obras monumentais e menosprezam o dinheiro público, achamos este exagero um erro tão grave quanto o erro por deficiente capacidade nos serviços das mesmas obras.” (BRITO, 1943e, p. 339).

Retomando as intenções maiores implícitas na Reforma Urbana do Rio de Janeiro, a construção da Avenida Central ao apagar os registros do passado, demonstra que, “simbolicamente, a intenção era tornar o Rio uma metrópole moderna, aceitável, desejável, espécie de Paris à beira-mar, *glamourizada* pela “decoração” tropical do ambiente.” (PESAVENTO, 1999, p. 176). Esta modernidade almejada nasceria do desejo de ruptura com o passado, através da transformação da imagem que se faria sentir culturalmente. Com efeito, o processo da modernidade, segundo Teixeira (2009, p. 77), “implicaria em romper com o passado. Tarefa que os modernos tem se proposto, ao longo do tempo, reivindicando para si, em cada ciclo histórico, a condição de vanguarda”.

Neste sentido, percebe-se a difusão de um desejo de transformação estética e cultural que, influenciadas pela experiência do Rio, emerge nas primeiras décadas do século XX, inicialmente nas capitais e principais cidades brasileiras, executando um projeto político que “ao incidir sobre o espaço urbano ordenando-o e, principalmente, modernizando-o, o Estado promoveu a realização do “topos” ideal para a viabilização do projeto burguês.” (ESSUS, 1997, p. 289). Ao atribuir significados, expressando intenções, esta nova ordem “reeditou os antigos pilares do positivismo republicano- Ordem e Progresso- sob nova roupagem – Civilização e Modernidade – componentes de uma cultura política com forte apelo simbólico.” (ESSUS, 1997, p. 291).

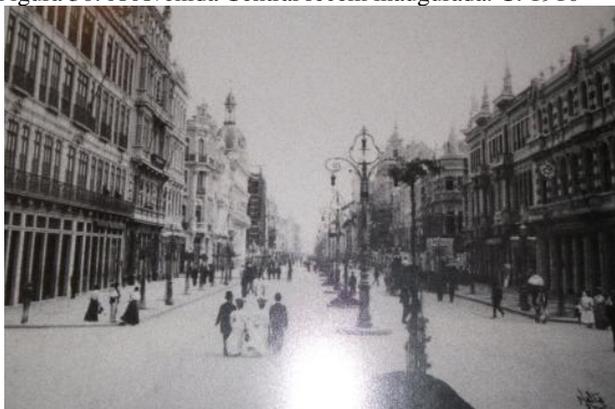
---

<sup>134</sup>O último trabalho elaborado por Saturnino de Brito foi um parecer, sobre os esgotos da ilha das Cobras, na baía da Guanabara, entregue em 15 de fevereiro de 1929, quatro dias antes de partir para Pelotas, onde faleceu a 10 de março desse ano. (BRITO, 1944d, p. 05).

A Reforma do Rio de Janeiro e os projetos de modernização das cidades brasileiras refletem a dinâmica universal das transformações urbanas, confirmando que “o século XX talvez seja o período mais brilhante e criativo da história da humanidade, quando menos porque sua energia criativa se espalhou por todas as partes do mundo.” (BERMAN, 2007, p. 34). Esta transformação, irradiando-se das cidades maiores às menores, revela que o espaço renovado assume um novo significado atua como representação de um estilo de vida civilizado.

O cenário urbano, implantado com a Avenida Central, pode ser contemplado nas imagens a seguir:

Figura 30: A Avenida Central recém inaugurada. C. 1910



Fonte: Fotos de Augusto Malta. (Exposição um século de vivência num porto moderno. Nov/2011).

Figura 31: A Avenida Central. C. 1930.



Fonte: Fotos de Augusto Malta. (Exposição um século de vivência num porto moderno. Nov/2011).

O panorama de fins da primeira década do século XX nos revela a imagem emblemática que se construíra com a avenida recém-inaugurada. A transformação do espaço urbano e a imposição de novos hábitos e costumes, inserindo no Brasil uma modernidade, encontram-se representados sob a forma de avenidas ornamentadas, saneadas, iluminadas e prontas para símbolo máximo da modernidade do novo século, o automóvel<sup>135</sup>, presente em larga escala ao adentrar a década de 1930 (figura 31). A abertura da Avenida Central proporcionou amplos espaços públicos e a construção de majestosos prédios, ainda na primeira década, voltados à instrução e à cultura (Theatro Municipal, Escola Nacional de Belas artes, hoje Museu, e a Biblioteca Nacional) configurando a imagem da extremidade Sul.

Na Europa, estas instituições destacaram-se na paisagem urbana durante a primeira metade do século XIX, no momento em que, além dos temas religiosos, “outros temas arquitetônicos se transformam e adquirem novas valências urbanas: entre esses o teatro, o museu, a biblioteca, a universidade, que já faziam parte do cenário na idade moderna.” (ZUCCONI, 2009, p. 115). Esta nova configuração espacial representa um conceito estético, marcando um novo tempo em apelo a uma modernidade ‘pretendida’, “onde os burgueses visitam os museus e seus filhos são admitidos na universidade.” (ZUCCONI, 2009, p. 118).

A representação metonímica encontra seu exemplar na réplica do *Téâtre de l’Opera* de Paris, estampado na fachada e no projeto do Theatro Municipal do Rio de Janeiro. A ordenada arborização do canteiro central e calçadas da avenida, também remetem a paisagem urbana implantada na capital francesa, as alamedas parisienses, o alinhamento e a fachada das edificações. Diante desta construção monumental e paradigmática, “ao findar a gestão Pereira Passos em 1906, o Rio de Janeiro com seus 800 mil habitantes era a capital *Belle Époque* por excelência na América do Sul ao lado de Buenos Aires.” (PEREIRA, 2010, p. 155).

Estas edificações associadas à Praça Floriano, conhecida como Cinelândia, dão forma a um espaço monumental, tornando-se o local do “*footing* que passou a ser feito nos 33 metros de largura da Avenida Central, quando não se preferia um passeio de carro pela avenida Beira-Mar.” (CARVALHO, 1987, p. 40). Nesta via saneada, iluminada e esteticamente idealizada, “enquanto uns poucos puderam “fazer a avenida”, de acordo com uma expressão de época, outros limitaram-se

---

<sup>135</sup>Os automóveis só fazem parte da paisagem carioca depois de 1904, quando 12 carros começam a circular por suas ruas (PINHEIRO, 2011, p. 108).

simplesmente a espreitá-la com olhar de admiração.” (ESSUS, 1997, p. 286). Criava-se um glamoroso cenário na Avenida Beira-Mar, onde desemboca a Avenida Central.

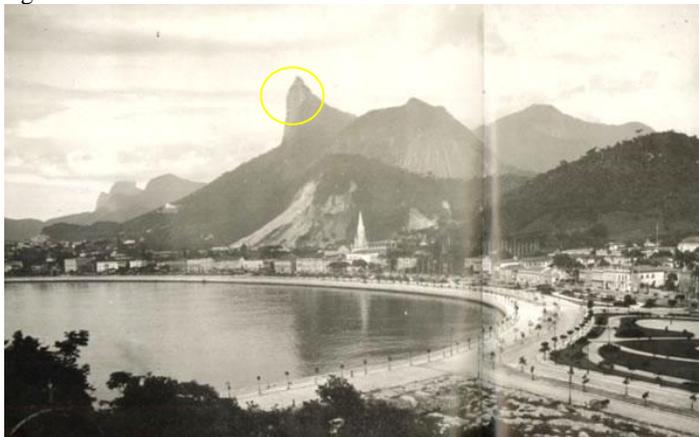
Figura 32: A Avenida Beira-Mar estendendo-se à zona sul. C. 1908



Fonte: <https://www.google.com.br/AvenidaBeiraMar,RiodeJaneiro>

Ao fundo, em destaque, junto ao Pão de Açúcar, a Praia Vermelha, local que abrigaria a Exposição de 1908 e, posteriormente, sobre aterros surgiria o bairro da Urca.

Figura 33: A Avenida Beira-Mar e o Pico do Corcovado. C. 1906



Fonte: <https://www.google.com.br/AvenidaBeiraMar,RiodeJaneiro>

Ao centro, acima em destaque, o pico do corcovado, sobre o qual seria erigido o Cristo Redentor, idealizado em 1922 e inaugurado em 1931, conforme veremos. O percurso ao longo da avenida, emoldurado pela bela paisagem natural, seria percorrido pelos expositores e visitantes das duas Exposições comemorativas que ocorreriam em 1908 e 1922, glorificando as transformações, objetivando adquirir o status de ser a “Paris Sul-americana”.

Ao rasgar determinados espaços da cidade e impor a renovação das vias e edificações, criava-se uma visão metonímica, um espaço representativo da cidade, onde uma pequena parte repercute como se fosse o todo. Ao convergir à orla sul, encontrando a enseada de botafogo emoldurada pelo Pão de açúcar, as Avenidas Central e Beira-Mar remetem às avenidas e bulevares parisienses, convergentes a espaços e edificações monumentais.

A Avenida Central se constituiria na porta de entrada de um Brasil moderno, recebendo os visitantes, nacionais e estrangeiros, no Caís Mauá e conduzindo-os pelo leito das largas avenidas Central e Beira Mar, esta última concluída em 1904<sup>136</sup>, em direção às lindas chácaras de Botafogo e aos novos arrabaldes da zona sul. Com a conclusão destas vias, nasce a “Cidade Maravilhosa”, reurbanizada pelas ações de saneamento, melhoramentos e embelezamento, contornada pela magnífica paisagem tropical.

Como desfecho deste período de modernização das cidades brasileiras, cujo exemplo mais emblemático está nas transformações ocorridas na Capital Federal, construída como o espaço representativo do poder republicano, a Cidade do Rio de Janeiro seria projetada internacionalmente com a grande Exposição de 1922. Após este evento, a “Cidade Maravilhosa” e moderna teria, ainda, sua imagem representada por um monumento, símbolo metonímico da cidade renovada, tal qual Paris.

### 3.5 AS EXPOSIÇÕES DO CENTENÁRIO- MODERNIDADE URBANA E SIGNO METONÍMICO

O Brasil que efetivamente participou de oito Exposições Universais, após a Reforma Urbana, empreendida durante a primeira década do século XX, achava-se pronto para ostentar a sua modernidade urbana, receber uma exposição de porte internacional e entrar para o rol dos países modernizados. Restava-lhe, porém, executar o desmonte do

---

<sup>136</sup>A Avenida Central, conforme Villaça (2001, p. 259), “foi inaugurada em 1905, mas já antes Pereira Passos prosseguira a construção da Avenida Beira-Mar, iniciada em 1893 e inaugurada em setembro de 1904”.

Morro do Castelo que, para os anseios de modernidade à época, insistia em enfeiar a paisagem.

Desaparecendo o Morro, concretizava-se a construção de uma nova imagem urbana representada pelo pórtico da Avenida Central e que se delineava em meio a jardins ao longo da orla monumental pela Avenida Beira-Mar, revelando a imagem de uma cidade moderna que representaria o país e se faria ver pelas Exposições que sediaria. Imprimia-se uma memória absoluta, “que ao destruir todas as outras, assume o seu papel fundamental: preservar para o futuro uma determinada imagem do presente, plenamente associada aos signos da modernidade.” (ESSUS, 1997, p. 286). A partir daí, “pode ser explicada a preocupação (quase obsessiva) dos modernos em arquitetura, em cortar todo e qualquer vínculo (estilístico) com o passado.” (TEIXEIRA, 2009, p. 75).

Enquanto na Europa os eventos alusivos às exposições se tornavam obsoletos, face a permanente exposição da modernidade urbana, perdendo importância ainda nas primeiras duas décadas do século XX, o Brasil realizaria um evento de porte internacional, após ter participado de inúmeros eventos<sup>137</sup>. De fato, as exposições, após a Primeira Guerra Mundial, perderam seu caráter “pervasivo”, segundo Zucconi (2009, p. 178), “não existirão mais parques, avenidas e praças de armas temporariamente destinadas àquela finalidade, mas espaços fechados e especializados, permanentemente destinados para esse tipo de uso”.

Participantes de seguidas Exposições Universais, o Brasil já havia realizado Exposições Nacionais prévias que serviram para classificar os produtos para as exposições internacionais, inclusive voltadas a apresentar os avanços nas ações de modernização urbana<sup>138</sup>, tendo em vista que estas exposições tinham por ênfase os maquinismos e os melhoramentos. Estes eventos proporcionavam a demonstração, segundo Pesavento (1997, p. 119), “do espetáculo capitalista, uma apologia ao progresso e a superioridade do europeu. As exposições, vieram alertar parte de nossa incipiente burguesia para a necessidade de superar a herança colonial escravista”.

---

<sup>137</sup>De acordo com Pesavento (1997, p. 88), “as exposições universais da indústria realizadas durante a segunda metade do século passado em Londres, Paris, Viena, Filadélfia e Chicago contaram quase todas com a representação do Brasil”.

<sup>138</sup>No ano de 1875 se celebrou a Primeira Exposição de Obras Públicas, dentro da quarta Exposição Nacional, como ensaio para a Exposição Universal de Filadélfia do ano de 1876, que pretendia explicar a modernização do país (ANDREATTA, 2006, p. 141).

No Brasil, nossas elites, influenciadas pela ânsia de modernidade e demonstração de ares de civilização, ao adentrar o século XX, construiriam cenários de modernidade urbana adequados para sediar duas Exposições significativas. A primeira delas de caráter nacional, embora com algumas nações convidadas, ocorreria em 1908 para comemorar o centenário da abertura dos portos às nações amigas. A segunda, com status de Exposição Universal, ocorreria em 1922 para celebrar o Centenário da Independência do Brasil.

### 3.5.1 Exposição do Centenário de abertura dos portos

Quando o contexto europeu já apontava novos rumos e outras manifestações nas primeiras duas décadas do século XX, as elites brasileiras, inebriadas por referências europeias de modernidade e civilização, promoveriam em 1908, durante três meses, a grande Exposição Nacional no Rio de Janeiro<sup>139</sup>. A cidade estava quase pronta para ostentar em sua plenitude a modernidade urbana adquirida com muito empenho e altos custos, os trabalhos nas novas edificações da Avenida Central encontravam-se em fase de acabamento<sup>140</sup>.

A comemoração do centenário de abertura dos portos é festejada com uma grande Exposição, promovida pelo governo Federal, onde realiza-se a exibição de bens naturais e produtos manufaturados com origem nos Estados da Federação. Este evento, ao mesmo tempo em que agregava a beleza da paisagem natural aos magníficos espaços construídos, serviu para a realização de uma ampla exibição da economia, da cultura e da história do Brasil, compareceram a ela 11.286 expositores com cerca de 100.000 amostras<sup>141</sup>.

Com esta grande Exposição Nacional celebrava-se um século do início de uma europeização efetiva do Rio de Janeiro, pois a chegada de D. João VI elevou a cidade à sede do reino português e tendo por desfecho a abertura dos portos<sup>142</sup>. Diante desta nova conjuntura,

---

<sup>139</sup>Inaugurou-se solenemente a 11 de agosto de 1908 a Exposição nacional, comemorativa do centenário da abertura dos portos do Brasil ao comércio internacional, encerrando-se a 15 de novembro do mesmo. (Conforme mensagem enviada pelo Presidente Afonso Pena ao Congresso Nacional em 03/05/1909, p. 29- Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd-Acesso em 25/05/2013>).

<sup>140</sup>Em 14 de julho de 1909, por exemplo, foi inaugurado o Teatro Municipal do Rio de Janeiro e em 29 de outubro de 1910, a Biblioteca Nacional. (ARQUIVO NACIONAL, 2012, p. 32).

<sup>141</sup>Conforme mensagem enviada pelo Presidente Afonso Pena ao Congresso Nacional em 03/05/1909, p. 30- Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1297/000029.html>- Acesso em 25/05/2013).

<sup>142</sup>Em referência ao estabelecimento da Corte e a abertura dos portos, o naturalista e escritor coevo Auguste de Saint-Hilaire (1974, p. 201), cita que “era impossível continuar como

europeus de diversas procedências “desembarcam no Rio depois da abertura dos portos às nações amigas em 1808 e unem-se aos 20 mil portugueses que chegaram com a Corte.” (PINHEIRO, 2011, p. 95).

A partir da abertura dos portos, ficou revogada a proibição de instalação de manufaturas, foram firmados acordos com a Inglaterra, decorrentes da instalação da burocracia portuguesa na capital, facilitando a expansão e a apropriação do espaço urbano pelo capital comercial, propulsionados pela intensa atividade portuária. A realização de uma Exposição, comemorativa do centenário de tal ato, proporcionaria uma forma de se apresentar “um largo inquérito sobre a nossa situação econômica”<sup>143</sup>, ao mesmo tempo em que se ostentava a modernidade urbana, diante de um quadro em que emergentes relações capitalistas de produção orientavam novos processos econômicos.

Portanto, em uma análise aprofundada, englobando estes eventos como estratégicos ao avanço da civilização industrial e, principalmente, os reflexos sobre as cidades em sua adequação à nova ordem, as Exposições demonstravam que toda esta transformação deve ser compreendida como parte do processo de formação da aliança entre a Ciência e o Capital, primordial às transformações urbanas, trazendo a ideia de que o Brasil “entrou de cheio no espírito francês da *belle époque*, que teve seu auge na primeira década do século.” (CARVALHO, 1987, p. 39).

Esta Exposição foi realizada à beira-mar e emoldurada por monumentais edificações neoclássicas, herança do período imperial. Neste evento foram apresentados os resultados das intervenções urbanas executadas pela reforma no Rio de Janeiro, mesmo incompletos. Realizada na Praia Vermelha, junto à expansão de aterros sobre o mar, ampliando os espaços para a ocupação das classes de alta renda, “a Exposição de 1908, por sua vez, iniciou o processo de incorporação da Urca à cidade.” (ANDREATTA, 2006, p. 60).

O Bairro da Urca, em construção sobre aterros, à época da Exposição com os molhes indicando a expansão, tem sua paisagem marcada pelo monumental afloramento rochoso denominado Pão de Açúcar. Nesta localização encontram-se belíssimos exemplares de

---

colônia um país onde o soberano tinha sua residência. Declararam-no, então, igual às províncias europeias e abriram seus portos a todas as nações”.

<sup>143</sup>Conforme mensagem enviada pelo Presidente Afonso Pena ao Congresso Nacional em 03/05/1908, p. 30. (Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1297/000029.html>- Acesso em 25/05/2013).

edifícios em estilo neoclássico<sup>144</sup>, todos ao longo da Avenida Pasteur, principal artéria de entrada e saída do bairro, destacando-se o edifício do Serviço Geológico Brasileiro.

Figura 34: O Edifício Neoclássico, concluído para a Exposição



Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php>

Na imagem, a sede do Serviço geológico do Brasil, um monumento da arquitetura neoclássica<sup>145</sup>, marca do período imperial, edificado na Praia Vermelha, concluído em sua totalidade para sediar o Palácio dos Estados na Exposição. Outro edifício, parte do mesmo conjunto, iniciado na mesma época, na década de 1880, o Instituto Benjamin Constant apresenta uma variação dos elementos na fachada do corpo central conduzindo a um estilo eclético<sup>146</sup>. Construído em

<sup>144</sup>A origem do Neoclássico no Brasil, “é identificada geralmente com a contratação da missão cultural francesa, chegada ao Rio de Janeiro no início de 1816.” (REIS FILHO, 2010, p. 116).

<sup>145</sup>Acerca das características dos edifícios construídos sob este estilo de arquitetura, Reis filho (2010, p. 36) destaca que, as “escadarias, colunas e frontões de pedra ornavam com frequência as fachadas de edifícios, ostentando um refinamento técnico, que não correspondia ainda ao comum das construções”.

<sup>146</sup>O ecletismo propunha a todos os sistemas um tratado de paz. Ele deveria conciliá-los, guardando deles aquilo que possuíssem de precioso, do mesmo modo que o governo representativo deveria ser um governo misto, que satisfizesse a todos os elementos da sociedade (REIS FILHO, 2010, p. 182).

diferentes etapas, demonstra uma apropriação e, ao mesmo tempo, negação de um período anterior, pois fazia-se necessário a criação de um estilo que representasse um novo tempo, o regime republicano. Este estilo estaria explicito na arquitetura eclética, dominante nos pavilhões da Exposição.

Figura 35: Panorâmica da Exposição Nacional de 1908



Fonte: [www.skyscrapercity.com/showthread.php](http://www.skyscrapercity.com/showthread.php)- Acesso em: 22/02/2013

Figura 36: Portal da Exposição Nacional de 1908



Fonte: [www.skyscrapercity.com/showthread.php](http://www.skyscrapercity.com/showthread.php)- Acesso em: 22/02/2013

Na Figura 35, em destaque o Portal de Entrada, ao centro, o Palácio dos Estados e a magnífica simetria de seu estilo neoclássico. Edifício que a partir de 1909 sediaria o Serviço Geológico e órgãos do Ministério da Agricultura. Entre os Estados representados nesta Exposição, sediados neste palácio, cabe destacar a participação de “Santa Catarina que obteve o 2º lugar.” (CABRAL, 1987, p. 290). Na Figura 36, em primeiro plano o Portal de Entrada em seu imponente estilo eclético que também pode ser observado no pavilhão ao fundo e nos pavilhões, à frente do Morro da Urca.

A Exposição Nacional, com os pavilhões ostentando uma arquitetura eclética, buscava semelhança à francesa da Exposição Universal de 1900, todavia, apresentava, segundo Puppi (1998, p. 80), “a má imitação das formas que conduziu a soluções de uma hibridez e descomedimento que só podem ter sido intencionalmente procurados”. Em seus auspícios de modernidade, o conjunto arquitetônico montado para o evento “oferecia ainda aos seus visitantes restaurantes, teatros, salas de cinema e uma linha férrea para o transporte no interior da exposição.” (ARQUIVO NACIONAL, 2012, p. 29).

Em meio a este cenário, a Exposição Nacional lançava em definitivo a valorização do viver à beira-mar, exaltando a majestosa enseada de Botafogo, o crescimento da cidade à zona sul e seus recém-criados arrabaldes destinados às classes de alta renda, difundindo esta condição às outras capitais e cidades litorâneas. Neste momento de sua história, “o Brasil demonstrava, concretamente, que a modernidade era possível em terras nacionais.” (PESAVENTO, 1999, p. 184).

Esta Exposição Nacional recebeu milhares de visitantes para a comemoração da internacionalização econômica e de abertura cultural, os quais tiveram a oportunidade de observar a capital do país renovada, amplamente exposta, a partir da enseada da praia vermelha com seus palácios, pelo delinear da Avenida Beira-Mar. Este evento demonstrou não apenas a produção nacional, mas apontou caminhos e “serviu de modelo para novas alternativas de expansão, de construções arquitetônicas e de comportamentos para a apropriação do espaço urbano de alta qualidade, principalmente para a zona sul.” (RABHA, 2010, p. 217).

Este espaço, emblemático e instantaneamente associado à imagem do Rio de Janeiro pela magnífica visão que se descortina ao avistar-se a entrada da Baía da Guanabara, ganharia um equipamento que o tornaria local de passagem quase obrigatório aos visitantes da

cidade. Em 1912, seria inaugurado o bondinho, o teleférico do Pão de Açúcar<sup>147</sup> que, segundo Pereira (2010, p. 158), “coroou a síntese do programa de reformas urbanas na medida em que permitiu que este pacto entre cidade e natureza pudesse ser contemplado em sua totalidade”.

Avistada do mirante no topo do Pão de Açúcar, a Avenida Beira-Mar se estende majestosamente, serpenteando a orla percorrida por automóveis, aproximando os elos da construção da modernidade urbana contida em suas extremidades, o centro renovado e os arrabaldes da zona sul, espaços de uma cidade saneada, embelezada pelas majestosas avenidas, renovadas edificações e os magníficos jardins. Nesta visão que se descortina, na extremidade oposta, junto ao Morro do Castelo, ao longe avistasse a Ponta do Calabouço, local que abrigaria a Exposição Internacional do Centenário da Independência, em 1922.

### **3.5.2 Exposição do Centenário da Independência do Brasil**

Após a experiência da Exposição Nacional de 1908 no Rio de Janeiro, o Governo Federal realizaria a Exposição do Centenário da Independência, organizada de modo a apresentar um Brasil moderno, cuja modernidade estava amplamente instalada pela reforma urbana, inserida no contexto da ordem capitalista sob os auspícios do regime republicano. Para a comemoração do Centenário da Independência objetivava-se a reedição de uma Grande Exposição Nacional. No entanto, devido à grande quantidade de países estrangeiros interessados em participar das comemorações, ocorreu uma alteração no caráter do evento, tornando-se assim internacional e, “como não podia o convite ficar limitado a estes países apenas, o Governo ampliou-o a todas as nações”<sup>148</sup>.

A Exposição ocupou uma área sobre aterro, resultante do desmonte quase total do Morro do Castelo, estendendo-se do Palácio Monroe, na entrada da Avenida Rio Branco, até o antigo Arsenal de Guerra e terrenos circunvizinhos à Ponta do Calabouço, junto à orla, criando um corredor denominado Avenida das Nações. Cabe ressaltar que, a partir da Exposição Francesa de 1878 o eixo principal das Exposições, abrigando as nações participantes, passou a ter tal denominação.

---

<sup>147</sup>Em 25 de outubro de 1912, foi inaugurado o bondinho do Pão de Açúcar no Rio de Janeiro. (ARQUIVO NACIONAL, 2012, p. 37).

<sup>148</sup>Conforme mensagem enviada pelo Presidente Epitácio Pessoa ao Congresso Nacional em 03/05/1922, p. 08. (Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1297/000029.html>- Acesso em 25/05/2013).

Este evento, ao apresentar os resultados da modernização urbana, colocaria o Rio de Janeiro no nível das principais metrópoles mundiais, igualando-se definitivamente, por exemplo, a Paris e Nova York ao idealizar um símbolo metonímico, conforme veremos. A cidade moderna, lugar de representação, de produção e reprodução das forças do capital, símbolo da modernidade, tinha nas grandes exposições um espetáculo entusiasta de progresso. Vitruvianas do modo de vida e do ascendente ideal burguês, “nas grandes exposições, os industriais, as câmaras de comércio, a classe dirigente colocam em cena uma espécie de representação de uma cidade modelada na ideia de progresso técnico.” (ZUCCONI, 2009, p. 177).

No Rio de Janeiro, cuja feição colonial se desfazia para dar lugar à cidade moderna, empreender-se-ia no início da década de 1920 o desmonte quase total do Morro do Castelo, berço original da cidade, avistado da entrada da Baía da Guanabara, cujos casarões coloniais haviam se tornado “área residencial proletária incrustada em pleno centro monumental.” (ABREU, 2008, p. 77). O desmonte empreendido pelo prefeito Carlos Sampaio<sup>149</sup>, objetivava, ao mesmo tempo, abrigar e criar aterro para instalar os pavilhões da Exposição em comemoração ao Centenário da Independência.

Figura 37: Portal da Exposição- Extrema Sul da Avenida Rio Branco



Fonte: <http://portalaugustomalta.rio.rj.gov.br/login>

---

<sup>149</sup>Empossado em julho de 1920, Carlos Sampaio estava decidido a arrasar o Morro do Castelo, “logo após tomar posse e realizando um desejo antigo, mandou retirar do centro da cidade, “em nome da aeração e da higiene”, o local que dera origem à urbe no século XVI”. (ABREU, 2008, p. 76).

O obelisco ao centro, marco da inauguração da Avenida Central, à esquerda o Palácio Monroe, local que acomodou a Comissão Executiva da Exposição, ao fundo, à direita, o Portal Monumental. A Exposição do Centenário da Independência do Brasil foi organizada de modo a apresentar ao visitante o esplendor da cidade modernizada, cuja modernidade urbana encontra-se representada ao longo da Avenida Rio Branco e Beira-Mar, inserindo-se no contexto da modernidade capitalista sob a égide da ordem republicana. Para tal, objetivando receber as autoridades nas comemorações do centenário da Independência do Brasil seria erguido sob encomenda do Presidente Epitácio Pessoa na Avenida Beira Mar, o Hotel Glória<sup>150</sup>. Esta Exposição, segundo os jornais da época, colocou o Rio de Janeiro na condição de mais fascinante cidade da América Latina, disputando a hegemonia com Buenos Aires.

Aberta em sete de setembro de 1922, a Exposição estendeu-se até julho de 1923<sup>151</sup>, possibilitando a mais de três milhões de pessoas circularem pelos pavilhões. Ao todo participaram catorze nações e todos os Estados da Federação se fizeram representar. Destacamos a participação do Estado de Santa Catarina, nosso objeto de análise do processo de modernização urbana no próximo Capítulo, para entendermos a dimensão e a importância deste evento aos Estados. Conforme a mensagem do Governador Hercílio Luz<sup>152</sup>, “territorial e demograficamente uma das menores unidades da Federação, coube-nos entre elas, o sétimo lugar quanto ao número de distinções conferidas, com 249 prêmios distribuídos aos expositores catarinenses”.

No entanto, diante de uma industrialização embrionária, ainda exportávamos os artigos e materiais nobres para a construção, principalmente o ferro. Enquanto isso, na Europa “por todo aquele período, em muitos países trabalhava-se freneticamente para inventar novas máquinas e novos processos.” (GIEDION, 2004, p. 269). No caso brasileiro, a Exposição importava um modelo que já havia percorrido os principais países inseridos no processo ocidental de industrialização, rompendo etapas, e nessa ruptura, o Brasil antecipava a modernidade.

---

<sup>150</sup>Marco na arquitetura “art déco” do Rio e um dos mais luxuosos do País. Construído para ser o primeiro hotel cinco estrelas brasileiro.

<sup>151</sup>Foi inaugurada a 7 de setembro de 1922 a Exposição Internacional, cujo fechamento foi adiado para 3 de julho. (Conforme mensagem enviada pelo Presidente Arthur Bernardes ao Congresso Nacional em 03/05/1923, p. 13- Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd> - Acesso em 25/05/2013).

<sup>152</sup>Conforme mensagem enviada ao Congresso Representativo em 22/07/1923, p. 30. (Disponível em [http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)).

A Independência Política do Brasil sempre foi comemorada como um marco de partida ao afloramento dos ideais republicanos.

Figura 38: Cartaz da Exposição do Centenário da Independência.

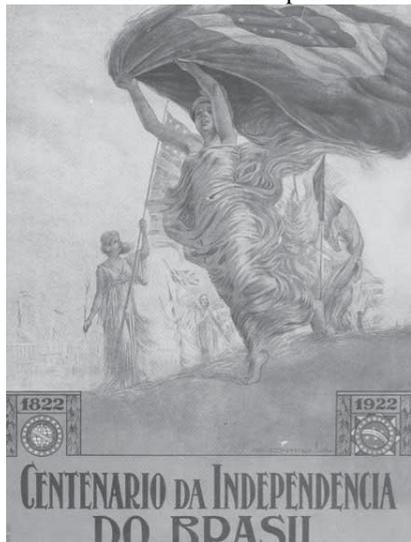


Figura 39: Cartaz alusivo à Revolução Francesa



Fonte: Arquivo Nacional (2012, p. 53). Fonte: <http://www.google.com.br/imgres>

Na imagem à esquerda a bandeira brasileira desfraldada ao vento e carregada por mulheres, simbolizando a liberdade sob o lema “ordem e progresso”. Durante a Primeira República percebe-se que a Proclamação da Independência constituía-se em um evento festejado com maior importância do que a própria Proclamação da República, justificando-se a grandiosidade manifestada na Exposição do Centenário da Independência, algo comparável ao que foi a Exposição de 1889 para a França pela comemoração ao Centenário da Revolução Francesa, representando o surgimento da liberdade política.

Tendo como pano de fundo as comemorações do Centenário da Independência, o evento objetivava integrar o Brasil no âmbito de comemorações como os Centenários da Revolução Francesa (Exposição Universal de Paris de 1889) e da Declaração de Independência dos Estados Unidos (Exposição Universal da Filadélfia de 1776), apresentando a Capital da República, urbanizada e saneada para receber as diversas autoridades nacionais e internacionais. Inevitavelmente, por conta deste período de modernização das cidades, em particular à Capital Federal, “as comparações com Paris se sucedem, fixam-se a

novos marcos espaciais da modernidade, e o Rio-metrópole toma o seu lugar no trem da história, movido pelo progresso e inscrevendo o futuro no presente.” (PESAVENTO, 1999, p. 182).

Figura 40: Vista Noturna da Exposição. Rio, a “Cidade Luz”



Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php>

Além dos pavilhões de cada um dos Estados da Federação, a Exposição contou com a participação de treze nações<sup>153</sup>, sendo que algumas delas, “dando prova da sua gentileza e amizade para com o Brasil, transferiram-nos os belos pavilhões que construíram, para seus mostruários, na Avenida das Nações”<sup>154</sup>. Estes pavilhões em sua maior parte eram estruturas desmontáveis, já que as exposições em sua transitoriedade criava um cenário efêmero, construído sobre espaços renovados da cidade em que o “ferro, vidro, madeira, gesso e papel machê são utilizados para as construções temporárias, destinadas a serem desmontadas e demolidas logo após o final do evento.” (ZUCCONI, 2009, p. 177).

<sup>153</sup>Além do Brasil, a Exposição contou com os seguintes pavilhões internacionais: Portugal; Noruega; Tchecoslováquia; Suécia; França; Bélgica; Itália; Japão; México; Dinamarca; Inglaterra; Estados Unidos; Argentina. (ARQUIVO NACIONAL, 2012, p. 51).

<sup>154</sup>Conforme mensagem enviada pelo Presidente Arthur Bernardes ao Congresso Nacional em 03/05/1924, p. 70. (Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd-> Acesso em 25/05/2013).

Enquanto na Europa as exposições nasceram quase simultaneamente à indústria moderna, no Brasil, país eminentemente agrário e indústria incipiente<sup>155</sup>, estes eventos representaram a exibição de espaços urbanos renovados, almejando, desta forma, demonstrar uma modernidade alcançada em um estágio anterior à industrialização. Estes eventos proporcionavam a exibição do espetáculo capitalista, uma demonstração de que se estava superando o “torpor colonial”.

No que se concerne às ações de saneamento, contemplando a aplicação da ciência à salubridade humana, na Exposição foram apresentados os dados referentes aos serviços de saneamento e profilaxia rural, executados pela Comissão Rockefeller no Brasil. Os trabalhos desta instituição, atuando inicialmente no sul dos Estados Unidos, estenderam-se a outros países que apresentassem necessidade do controle e erradicação de moléstias, principalmente nas cidades as temíveis febre amarela e malária<sup>156</sup>. Cabe ressaltar que as atividades da Fundação Rockefeller, segundo Araújo (2012, p. 20), “visaram, sobretudo, a combater as moléstias às quais os europeus e norte-americanos eram particularmente suscetíveis quando se dirigiam aos trópicos”.

A exposição repercutiu em obras por outros pontos privilegiados da cidade. O Saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas, constituindo-se em mais um espaço nobre da zona sul incorporado à urbe, foi encarregado a Saturnino de Brito em 1922 pela prefeitura do Distrito Federal, fazendo parte dos melhoramentos a serem apresentados aos visitantes da Exposição, sendo executado com bastante urgência, frente “ao pouco tempo de que dispunha, visto ser propósito da prefeitura inaugurar algo da obra no centenário da independência nacional.” (BRITO, 1944, p. 05). O Brasil tinha a possibilidade de apresentar a si e “ao estrangeiro uma ideia altamente lisonjeira de seu progresso material e científico, assim como de sua cultura moral e política”<sup>157</sup>.

Na Exposição do centenário, alguns edifícios, ou conjuntos, foram construídos ou reformados visando sua permanência, enquanto outros desapareciam como se pode observar na imagem a seguir:

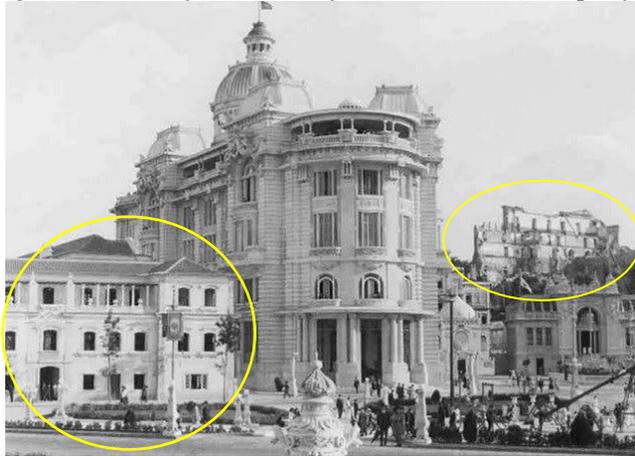
---

<sup>155</sup>O país, segundo o censo de 1920, contava com 30.635.605 habitantes e 13.346 fábricas empregando cerca de 275 mil operários. Predominavam os bens de consumo, como tecidos, alimentos, roupas e calçados, que representavam 70% da produção (ARQUIVO NACIONAL, 2012, p. 49).

<sup>156</sup>Arquivo Nacional (2012, p. 50).

<sup>157</sup>Conforme mensagem enviada pelo Presidente Epitácio Pessoa ao Congresso Nacional em 03/05/1922, p. 08. (Disponível em: <http://brasil.crl.edu/bsd/bsd/u1297/000029.html>- Acesso em 25/05/2013).

Figura 41: Renovações e Demolições, os Pavilhões da Exposição



Fonte: <http://portalaugustomalta.rio.rj.gov.br/login>

Na imagem, ao centro, o Pavilhão dos Estados; à esquerda em destaque o Pavilhão das Grandes Indústrias; à direita o Pavilhão da Administração e do Distrito Federal, tendo ao fundo, em destaque, as ruínas do Convento dos Jesuítas no quase totalmente arrasado Morro do Castelo, fragmento da cidade colonial “borrando” a imagem da modernidade pretendida. O Pavilhão das Grandes Indústrias resultou da reforma do Forte do Calabouço, antigo Arsenal de Guerra e Casa do Trem, instalações predestinadas à demolição, surgindo um monumental edifício neocolonial, onde hoje encontra-se instalado o Museu Histórico Nacional. O neocolonial e sua emergência na Exposição deve-se, segundo Puppi (1998, p. 124), “a insatisfação da pretendida elite intelectual com a reprodução dos modelos europeus e desejosa de uma arte nacional”.

A valorização deste estilo de arquitetura histórica e cultural brasileira merece algumas considerações. De acordo com Puppi (1998, pp. 89- 124),

A história do estilo já está esboçada: da adoção em residências, hotéis e escolas, passando pelos pavilhões de exposição, ao sucesso final nos edifícios monumentais. Destacam-se os editais à obrigatoriedade do estilo neocolonial: Pavilhão do Brasil na Exposição de Filadélfia (1925); na Exposição de Sevilha (1928); Edifício da Escola Normal (1928). Particular importância teve o concurso para a Escola Normal que demonstrou a

adaptabilidade do estilo a um edifício de porte monumental. O Pavilhão das Grandes Indústrias, depois Museu Histórico Nacional é tido como a grande realização não só do neocolonial, mas de todo o período.

Por outro lado, as Exposições cumprem a função de apresentar e difundir o progresso logrado pela sociedade industrial, inserindo novos objetos e padrões de consumo para o avanço do capital monopolista. Ao mesmo tempo em que “também respondiam a uma função prática, operavam numa atmosfera bastante à margem do ritmo acelerado da vida cotidiana, sendo também capazes de sustentar um caráter festivo.” (GIEDION, 2004, p. 273). Esta junção, criativa e conveniente ao fetiche da mercadoria, ocorre não somente de maneira teórica, por uma transposição ideológica, “mas também na imediatez da presença sensível, assim apresentam-se as exposições universais, cujo acoplamento à indústria de entretenimento é significativo.” (BENJAMIN, 2007, p. 53).

Em nossa pesquisa, realizada junto ao Museu Histórico Nacional, encontramos na “*Coleção Fotográfica de Augusto César Malta de Campos*”, fotógrafo oficial do evento, o registro de imagens que constitui um acervo de extrema importância para a pesquisa sobre a Exposição do Centenário da Independência do Brasil, um acontecimento que, acreditamos, carregado de simbolismo é ainda pouco estudado em sua relevância à modernidade brasileira. Pela observação das imagens apreende-se o orgulho nacional de fazer parte ou se sentir parte do progresso da civilização em curso, mesmo de forma efêmera e pontual, o Brasil entrava nos trilhos da modernidade.

Torna-se necessário uma transposição do tempo, colocando-nos à época, para entendermos a necessidade de se expor a cidade como resultado de um processo de modernização que implicou em implantação de serviços de transportes, saneamento, abertura de grandes vias, renovação das edificações e tudo isto viria a ser iluminado pela “fada eletricidade”, estabelecendo a sensação de se viver uma *Belle Époque*, num cenário de modernidade urbana. Tanto a exposição de 1922, quanto a de 1908, ambas ambientadas no Rio de Janeiro, constituíram-se em um espaço de ostentação de progresso, uma vitrine a pretendida modernidade brasileira sob a égide republicana.

Promovendo estas exposições na Capital da República o país demonstrava ao mundo uma nação renovada, símbolo da nova ordem e adequada ao desenvolvimento do Capital. Estes eventos celebravam o processo de inserção do país em um modo de vida urbano, expostos nos

espaços renovados que conduziam às majestosas avenidas e seu movimento frenético, símbolos paradigmáticos às cidades modernas, repercutindo no erguimento de imagens simbólicas em perspectivas monumentais. Tal qual na França com a ereção da Torre Eiffel, Nova York com a estátua da Liberdade, o Brasil ergueria um símbolo metonímico representativo daquele momento histórico do processo de modernização das cidades brasileiras em sua maior representação no Rio de Janeiro.

### 3.6 CRISTO REDENTOR- SIGNO METONÍMICO DA “CIDADE MARAVILHOSA” EM EXPOSIÇÃO

Entre os inúmeros eventos destinados à comemoração do Centenário da Independência destaca-se o projeto para a construção do Cristo Redentor estrategicamente colocado sobre o Corcovado, cuja pedra fundamental foi lançada em 4 de abril de 1922, embora inaugurado somente em 1931, construído através de doações públicas recolhidas em todo o Brasil. Uma iniciativa similar à comemoração dos Centenários da Independência dos Estados Unidos e da Revolução Francesa, resultando na Estátua da Liberdade e na “mirabolante torre metálica que o engenheiro Eiffel desenha para a exposição do centenário de 1889, emblema materializado da ideia de progresso.” (ZUCCONI, 2009, p. 176).

Assim como a Torre Eiffel, o Cristo Redentor e a magnitude de sua construção estão associados, até mesmo pela data de sua construção, à renovação urbana pela qual passou a cidade do Rio de Janeiro, obedecendo a construção de uma imagem espelhada “no mito parisiense, modelo paradigmático de cidade moderna que aprofunda um sentido emblemático e metonímico, erigindo certos marcos simbólicos que formulam a compreensão do todo.” (PESAVENTO, 1999, p. 170).

Desta forma, o Rio de Janeiro com a colocação do cristo Redentor no elevado pico do corcovado (1931), em meio à floresta urbana da Tijuca, equiparava-se a outras urbes do mundo moderno<sup>158</sup>, Nova Iorque com a Estátua da Liberdade (1886) e, principalmente, Paris com sua Torre Eiffel (1889). O Cristo Redentor, um monumento valorizado pelo *glamour* da paisagem natural, criava nos trópicos um panorama de modernidade. Com efeito, tanto no Rio de Janeiro, “como nos velhos panoramas de Londres e Paris, o visitante passou a ver e a

---

<sup>158</sup>O mundo moderno é dominado pelo artificialismo, pela imitação, pela cópia, tudo revela uma enorme preocupação com a aparência do novo, do moderno, do acompanhamento da moda. (PESAVENTO, 1999, p. 198).

compreender a síntese entre o mar, a floresta, a avenida e a história.” (PEREIRA, 2010, p. 158).

A identidade da Cidade do Rio de Janeiro, moderna por suas intervenções urbanas e marcada pela sua feição geográfica, está principalmente associada aos seus aspectos naturais, signos imagéticos, verdadeiros marcos<sup>159</sup>, destacando-se os picos elevados (Corcovado, Pão de Açúcar, Dois Irmãos, Urca, Cara de Cão, etc.), os contornos da orla e sua arquitetura histórica. O caráter atrativo destes ambientes naturais e sua capacidade de gerar lucros já os tornaram alvo de investimentos desde fins do século XIX<sup>160</sup>. O próprio Pereira Passos havia sido dos primeiros a investir, de acordo com Pereira (2010, 156), “também no desenvolvimento turístico dessas áreas, construindo a Estrada de Ferro do Corcovado (1884), para melhorar o acesso ao mirante do Corcovado, e construindo, em plena floresta, o hotel das paineiras”.

Vista do alto do corcovado, pela perspectiva do panorama que se descortina, expõe-se a dimensão das obras empreendidas para adaptar a cidade do Rio de Janeiro ao contorno natural e as intervenções sobre o território à ocupação dos espaços nesta arquitetura da cidade em expansão. Ao mesmo tempo, nesta construção da cidade valoriza-se “o saber transformar a natureza e as construções em monumentos, que, entrelaçados, definiam-na como lugar de vida coletivo.” (PEREIRA, 2010, p. 158).

Emblemático à imagem de modernidade do Rio de Janeiro adquirida no período da Primeira República, o Cristo Redentor estrategicamente colocado sobre o Corcovado, inaugurado em 1931<sup>161</sup>, apresenta, enquanto obra de arte e imagem em destaque, um diferencial por sua centralidade e valor histórico devido ao significado de sua realização, atribuição de valor e uso da paisagem. De acordo com Lamas (2004, p. 58), “toda a ação que humaniza a paisagem pode conter objetivos e valores estéticos que se comunicam através dos sentidos ou da percepção”.

---

<sup>159</sup>Os Marcos, “em geral, são um objeto físico definido de maneira muito simples: edifícios, sinal, loja ou montanha. Alguns marcos são distantes, tipicamente vistos de muitos ângulos e distâncias, acima do ponto mais alto de elementos menores e usados como referências radiais”. (LYNCH, 2010, p. 53).

<sup>160</sup>Em 1883, Karl Von Koseritz destacava os investimentos na valorização da paisagem, relatando que, “está sendo construído um elevador no Corcovado, onde igualmente deve ir ter uma linha de bondes e, pensa-se, mais tarde, em um instrumento semelhante para o Pão de Açúcar.” (KOSERITZ, 1980, p. 57).

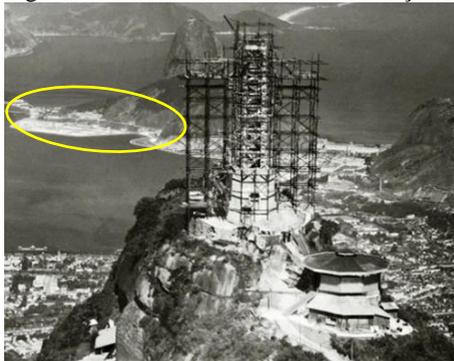
<sup>161</sup>A pedra fundamental do monumento foi lançada em 4 de abril de 1922, cuja iniciativa original deu-se pela comemoração do centenário da independência, mas as obras somente foram iniciadas em 1926.

O Cristo sobre o Corcovado, enquanto elemento visual, além de proporcionar, através do acesso ao cume montanhoso, uma imagem de reconhecimento dos espaços da cidade, vistos de cima, possibilita também a quem está no espaço da cidade, em baixo, a localização em relação a um marco referencial, nitidamente visível pela sua forma e situação geográfica. A relação deste principal marco visual com a cidade estabelece a sua identidade, importância enquanto imagem na composição do imaginário.

O Cristo Redentor representa para o Rio de Janeiro o que Kevin Lynch chama de Imaginabilidade, ou seja, sua característica, enquanto objeto físico que “lhe confere uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador dado.” (LYNCH, 2010, p. 11). Tal condição proporciona uma clara legibilidade à cidade, tendo por eixo esta condição que estabelece uma importante relação sócio-espacial, pois “para que exista imagem (como em todo o fenômeno correlacionado com a percepção), é necessária uma relação entre objeto e observador.” (LAMAS, 2004, p. 61).

A dimensão da imagem do Cristo, abarcando o alcance visual da quase totalidade do território, faz com que a imagem da cidade e do monumento se confundam, pois “este encadeamento dialético que permuta a passagem da referência de um monumento em si para a da cidade como monumento, é a raiz do significado das cidades.” (AYMOMINO, 1984, p. 11). Por outro lado, a nova forma de ver a cidade, a partir de uma dimensão estética, propulsionada pelo avanço da modernidade a partir da virada do século, fez com que “a emoção estética na contemplação da paisagem se tornasse um fator cultural.” (LAMAS, 2004, p. 66).

Figura 42: Cristo Redentor em construção      Figura 43: Inauguração do Cristo



Fonte: [www.starnews2001.com.br/cristo](http://www.starnews2001.com.br/cristo).      Fonte: [www.google.com.br/imgres](http://www.google.com.br/imgres)

À esquerda, o Monumento voltado à entrada da Baía da Guanabara, onde se encontra o Pão de Açúcar, monumento natural identificado à imagem da cidade, à frente deste, em destaque, os aterros do bairro da Urca em construção. O monumento em estrutura de ferro é revestido de pedra e cimento. Nas imagens observa-se o potencial do monumento associado a legibilidade urbana, enquanto objeto único e estrategicamente situado, possibilitando a identificação dos pontos da cidade em relação à sua face. O monumento destaca-se pela visibilidade em relação aos espaços da cidade.

Mais do que uma imagem em forma de Cruz, o Cristo Redentor apresenta pontos distintos e identificáveis (frente e costas, lateral direita e esquerda), que, ao mesmo tempo, remetem aos quatro pontos cardeais, distinguindo-se em meio à magnífica paisagem natural e urbana, criando um sistema de orientação no que diz respeito “a noções de acima/abaixo, esquerda/direita, horizontal/vertical, alto/baixo, longe/perto, etc., que permitem ao homem orientar-se na cidade.” (LAMAS, 2004, p. 58).

A reforma urbana, com a abertura das grandes avenidas e a elevação de magníficas edificações, teria na construção do Cristo Redentor a coroação do período de modernização, consolidando a cidade do Rio de Janeiro como Cartão Postal. Este signo metonímico da cidade renovada projetava para a posteridade uma imagem do presente, ao mesmo tempo em que, “mesmo involuntariamente”, criava uma representação de poder, da mesma forma que outros signos metonímicos erigidos à conclusão do processo modernizador das estruturas urbanas de cidades pelo mundo. Estes signos muitas vezes se fazem representar por uma grande obra como as pontes pênseis metálicas, caso de São Francisco nos Estados Unidos com a *Golden Gate Bridge* e Florianópolis, Santa Catarina, Brasil, com a Ponte Hercílio Luz.

#### **4 FLORIANÓPOLIS: REPÚBLICA, MODERNIZAÇÃO URBANA E SIGNO METONÍMICO**

O processo de ocupação dos territórios tem suas características morfológicas determinadas pelas condições do sítio em satisfazer as necessidades primordiais ao estabelecimento, emergindo, a partir daí, o desenvolvimento das atividades econômicas, definindo as categorias sociais em função das relações de troca estabelecidas, dando forma à ocupação do núcleo urbano<sup>162</sup>. A localização dos elementos básicos à sobrevivência constitui-se em fator essencial ao estabelecimento e à forma urbana, assim como a dependência de uma categoria em relação às outras, fator determinante da posição social dos indivíduos, que o caracteriza por seu local de moradia, trabalho e meio social de convívio.

Em Florianópolis, durante as três primeiras décadas do século XX, a modernização urbana decorrente da aplicação dos princípios da “cidade aberta”, a higiene, a estética e a circulação, representados nos equipamentos da moderna via, a avenida, emoldurada com majestosas edificações em perspectiva, e a Ponte Metálica, nosso objeto de investigação. Neste presente capítulo, buscaremos identificar nas intervenções a aplicação destes princípios e a influencia dos modelos realizados em outras cidades. Para tanto, incursionaremos pela caracterização do espaço físico e social, objeto destas ações de urbanização, procurando no período entre 1870 e 1930, levantar os dados e fatos relevantes para realizar esta tarefa que se apresenta.

Esta nova feição, associada e impulsionada pelo ritmo de uma série de ações proporcionadas pela modernização urbana que atingiam as principais cidades brasileiras, compreende o processo de construção de uma nova imagem da cidade, rompendo com o estigma da decadência e isolamento, considerado indigno de seu novo e moderno topônimo, Florianópolis. Esta construção implicaria na implantação de serviços urbanos, novos hábitos e modos de vida, criação, ampliação e melhoria das instituições de ensino, construção de uma ampla e saneada via cruzando a cidade, representando a modernização urbana e, principalmente, rompendo seu isolamento, proporcionando a ligação e integração com o Continente, a Ponte Metálica, majestoso signo metonímico da cidade.

---

<sup>162</sup>Uma cidade constitui a expressão da diversidade de relações sociais que se fundiram num único organismo (GIEDION, 2004, p. 68).

#### 4.1 GÊNESE E MORFOLOGIA URBANA- OS ASPECTOS GEO-HISTÓRICOS E O PLANO URBANO

O conhecimento do meio urbano implica necessariamente a existência de instrumentos de leitura que permitam organizar e estruturar os elementos apreendidos, e uma relação objeto-observador. Só o cruzamento de diferentes leituras e informações poderá explicar um objecto tão complexo como a cidade (LAMAS, 2004, p. 37).

As primeiras cidades brasileiras desenvolveram-se ao longo da costa marítima em locais que, além de serem providos de fontes de água facilmente acessíveis, possibilitavam a defesa do estabelecimento e a sua condição de receber as embarcações, principal meio de comunicação e transporte que caracterizava a rede urbana. A condição marítima, fator determinante na formação das cidades litorâneas brasileiras, definiu o ordenamento territorial nos primeiros três séculos de desenvolvimento das povoações, induzindo a forma de ocupação do território a partir do desenvolvimento das atividades econômicas.

Na Ilha de Santa Catarina, efetivamente, o início da ocupação lusitana deu-se com o assentamento estabelecido pelo bandeirante vicentista Francisco Dias Velho, por volta de 1673<sup>163</sup>. O colonizador, assentando-se na Ilha já nominada Santa Catarina<sup>164</sup>, ergueu uma pequena ermida dedicada à Nossa Senhora do Desterro<sup>165</sup>, topônimo que se estendeu à povoação. A epicidade histórica da fundação de Florianópolis, segundo Pauli (1987, p. 19), “está sobretudo na vontade enérgica de Dias Velho e na devoção à sua Nossa Senhora do Desterro, construindo-lhe com pedras muito firmes e fortemente unidas pelo cal, uma igreja”.

---

<sup>163</sup>Os bandeirantes fundaram sucessivamente, São Francisco (1645), Desterro (1673), Laguna (1676). Na Ilha, Antônio Amaro Leitão em 1645 ergueu um cruzeiro de pedra, marco inicial da futura Vila, onde posteriormente Dias Velho construirá uma Ermida, ponto central a partir do qual se desenhará a malha urbana. (PAULI, 1987); (CORRÊA, 2004).

<sup>164</sup> Por ocasião da passagem e estadia de Sebastião Caboto em 1526, frente à necessidade de construir uma nova embarcação de apoio, “galeota”. Pela conclusão do estaleiro em 25 de novembro, dia de Santa Catarina, deu tal denominação à Ilha (CORRÊA, 2004, p. 30).

<sup>165</sup>Semelhança homônima ocorre em Santos, onde “próximo ao outeiro de Santa Catarina, local do primeiro assentamento, anteriormente a 1650, já havia a Capela de Nossa Senhora do Desterro, a mais antiga da cidade.” (disponível em: <http://www.vivasantos.com.br>. - Acesso em: 23/01/2013).

No entanto, tal empreendimento não obteve o sucesso esperado, fruto do destino trágico de seu empreendedor<sup>166</sup>, resultando no abandono de seus familiares e colonos. Diante desta tragédia, a Ilha de Santa Catarina passaria por um período de estagnação e amedrontamento da população, quando da chegada de navios estrangeiros. A ocupação entraria no século XVIII de forma lenta e instável, tendo sua continuidade “nos índios que permaneceram com alguns poucos moradores brancos, logo acrescidos de outros e outros, até finalmente chegar a instalação do município.” (PAULI, 1987, p. 19).

Desterro, hoje Florianópolis, elevada à condição de Vila em 1726, seguiu a mesma lógica das vilas quinhentistas, configurando a consolidação do domínio litorâneo português, onde “trechos da extensa costa foram eleitos para as fundações urbanas em função da sua latitude, das suas possibilidades de abrigo aos navegantes, da sua ligação com o interior, misterioso e desafiante.” (MARX, 1980, p. 15). Além da condição de bom porto, o assentamento urbano na Ilha de Santa Catarina desenvolveu-se também pela sua condição de sede político-administrativa, reforçado por sua função estratégico-militar, pois ao longo do litoral se realizava a defesa do território.

Com efeito, a condição de posição estratégica entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires, duas das maiores cidades da América meridional atlântica, enalteceria a importância de sua localização e a consequente necessidade de povoamento. A Ilha apresentava também abundância em madeira para reparar as embarcações, aguada, víveres e, principalmente, excelente porto e condições de abrigo às embarcações, visto que, ao sul, a barra do Rio Grande nem sempre apresentava condições adequadas à atracação, protagonizando inúmeros naufrágios<sup>167</sup>.

Com a criação em 1737 da Capitania da Ilha de Santa Catarina, foi designado para governá-la o Brigadeiro José da Silva Paes, ampliando-se as suas funções administrativas, priorizando a necessidade de povoação da Ilha e sua defesa, pois, embora Portugal tenha dispensado pouca atenção às terras meridionais, a ocupação da Ilha se fizera primordial para garantir a posse do território, alvo de interesses

---

<sup>166</sup>Quando da atracação de uma embarcação de corsários em 1687, Dias Velho os aprisionaria. Os mesmos retornariam, queimando as casas, violentando as mulheres e vitimando o fundador de Desterro. (VÁRZEA, 1985, p. 08).

<sup>167</sup>Saint-Hilare (1974, p. 61) em 1820, assim descreve a barra do Rio Grande: “Destroços de embarcações, semi-enterradas na areia, lembram terríveis desastres e nossa alma enche-se pouco a pouco de melancolia e de terror, entre bancos de areia e espectrais restos de naufrágios”.

espanhóis. Esta mudança ocorreu, principalmente, devido a perda, ao longo do século XVII, de praticamente todas as possessões orientais e africanas, ao qual de acordo com Mori (2004, p. 52), “privado daquelas bases de sua prática mercantil, o país converteu sua colônia americana no sustentáculo principal de sua economia”.

Ao mesmo tempo, Portugal tinha na Ilha dos Açores um excedente populacional que se transformara em problema, conforme expresso no edital expedindo a ordem para que se transportassem os colonos à fronteira longínqua de seus domínios ultramarinos na Ilha de Santa Catarina<sup>168</sup>. Tal ato, por sua vez supriria, além da necessidade de povoá-la, a produção de gêneros alimentícios para a manutenção das tropas militares que ali se instalavam com a construção das fortalezas, além do fornecimento de recrutas para a guarnição, servindo desta forma como agricultores e soldados.

A construção das Fortalezas, o povoamento, através da vinda dos colonos das Ilhas dos Açores e Madeira, a consolidação do centro urbano e a distribuição destes em distintas freguesias, pode ser considerado o primeiro ato de planejamento efetivo para a ocupação do solo na Ilha de Santa Catarina<sup>169</sup>. Por outro lado, a relação com os navegantes estabeleceu as características e o modo de vida da população, desde as estadias necessárias para abastecimento e recuperação, passando pelo estabelecimento militar e, principalmente, a navegação comercial. Portanto, as categorias sociais estavam fortemente vinculadas a sua condição administrativa, militar e portuária.

A ocupação da Ilha pelos colonos açórico-madeirenses se deu junto ao porto na Vila do Desterro e ao longo das águas abrigadas das baías, norte e sul, e da Lagoa da Conceição, caracterizando o processo de urbanização, bem como o deslocamento por água como o meio de transporte viável e difundido. Ao navegar pela baía sul, em 1815, o naturalista francês Chamisso (1996, p. 233), descreve que, “percebe-se aos poucos alguns habitantes ali estabelecidos. Os povoados situam-se

---

<sup>168</sup>El-rei Nosso Senhor atendendo as representações dos moradores das ilhas dos Açores, que tendo pedido, mande tirar delas o número de casais que for servido, e transportá-lo à América, donde resultará às ditas ilhas grande alívio em não ver padecer os seus moradores reduzidos aos males que traz consigo e indigência em que vivem, e ao Brasil um grande benefício em povoar de cultores alguma parte dos vastos domínios do dito Estado. (Apud, FLORES, 2000, p. 39).

<sup>169</sup>Quanto ao número de colonos, “a população açoriana e madeirense que chegou na Ilha de Santa Catarina somou em torno de seis mil. A metade, pelo menos, permaneceu somente na Ilha, quase que dobrando a população existente em quase que dezoito anos.” (CORRÊA, 2004, p.79).

em sua maioria, ao longo da costa, à sombra dos laranjais. Em volta deles estão as plantações de bananas, de café, algodão, etc”.

Pelas boas condições de navegação, as vias de ligação eram primordialmente marítimas, conduzindo às Freguesias de Nossa Senhora da Lapa do Ribeirão na baía Sul, Nossa Senhora das Necessidades e Santo Antônio de Lisboa na baía Norte. O trapiche central, além de proporcionar a ligação com as freguesias da Ilha e do Continente próximo, comunicava com as principais cidades da costa brasileira, consolidando a orla marítima como o “lugar de encontros, de chegadas das informações, pessoas e mercadorias.” (TEIXEIRA, 2002, p. 24).

A característica de consolidação do assentamento, junto ao mar, levaria ao estabelecimento do traçado das ruas em sentido paralelo e perpendicular à praia, formando um quadriculado. Por consequência, a disposição das ruas, praças e edifícios, seguiu o sistema ortogonal, enquadrando-se dentro dos moldes estabelecidos na Provisão Régia de 1747<sup>170</sup>, cujos pontos de partida foram as laterais da praça central, ou seja, “o plano urbano, com o crescimento da cidade, desenvolveu-se na tendência do traçado em xadrez, respeitando como centro a praça fronteira à igreja e a orientação geral dada pela praia.” (PELUSO JR., 1991, p. 358).

Desta forma, a Vila ergueu-se determinando a ocupação ao redor do Largo da Matriz, normatizando a construção das moradias e implantando uma ampla praça retangular, contornada por edificações públicas, ligada ao mar por um trapiche de madeira. A praça colonial litorânea, segundo Vaz (1991, p. 24), “tornou-se o primeiro espaço público claramente definido como abrigo das atividades coletivas da povoação”. A Igreja, a Praça e o Trapiche frontal adquirem primordial significado e “os espaços edificados no seu perímetro, símbolos do poder político, econômico e religioso, vão afirmar esse lugar como espaço de centralidade.” (TEIXEIRA, 2002, p. 59).

Durante o século XVIII, a Ilha de Santa Catarina consolidou o seu traçado urbano, a partir da Igreja e Largo da Matriz, atual Praça XV, desenvolvendo-se, primeiramente, à esquerda da mesma, junto à orla, onde a topografia apresentava aspectos mais regulares, as atuais ruas João Pinto, Tiradentes, guarnecidas pelo Forte de Santa Bárbara, expandindo-se depois ao outro lado da praça. A disposição do traçado

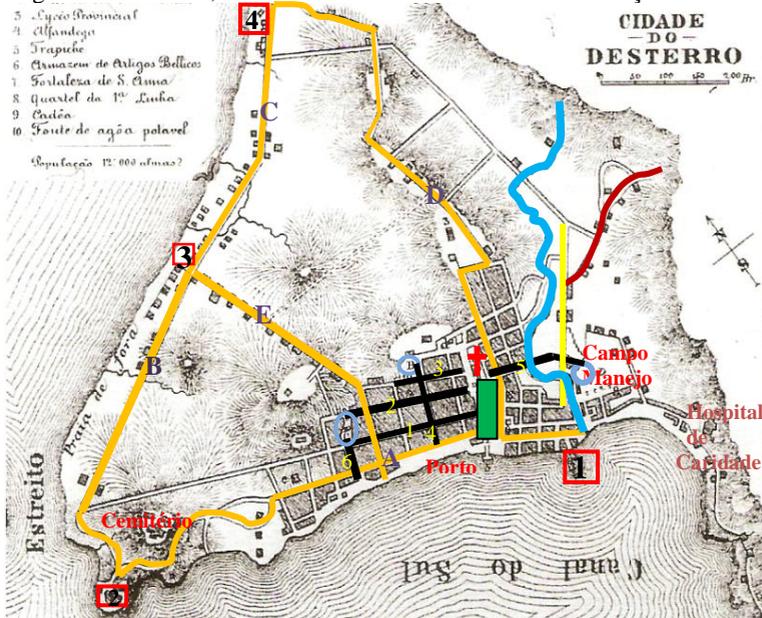
---

<sup>170</sup>Esta Provisão constituiu-se na primeira norma pública de regulamentação urbanística e distribuição da população. “No sitio destinado ao lugar assinalará um quadro para a praça, de quinhentos palmos de face, e num dos cantos se porá a igreja, as ruas se demarcarão ao cordel com largura ao menos de 40 palmos; por elas e nos lados da praça se porão as moradas...” (Apud CORRÊA, 2004, p. 78 e 79).

das ruas e largos e a distribuição dos equipamentos urbanos formam um desenho típico das vilas marítimas brasileiras, herança portuguesa na construção da cidade.

A malha urbana tem sua origem nos primeiros caminhos ligando o assentamento ao Caís, em frente ao largo central, atual Praça XV, e também às fontes d'água próximas<sup>171</sup>, expandindo-se com a construção do sistema de fortificações. Portanto, a localização do Largo Central e do trapiche frontal, das fontes d'água, dos fortes e a consolidação do porto foram determinantes à feição do plano urbano. De acordo com Cabral (1987, p. 96), “centena e meia de casas se dispunham ao longo de caminhos mais ou menos tortuosos, buscando as três fontes de água existentes ou marginando a praia”.

Figura 44: Desterro, as Fontes e os Fortes determinando o traçado urbano



Legenda: (→) Caminhos às Fontes d'água; (→) Caminhos aos Fortes; (□) Fortes; (→) Rua da Tronqueira; (→) Caminho “Trás do Morro”; (○) Fontes; (w) Rio da Fonte Grande; (✚) Igreja matriz; (■) Pç Central; (■) Marcações do Autor.

Fonte: Corrêa (2004, p. 210)

<sup>171</sup>Até meados do século XIX, “a cidade possuía as mesmas três fontes descobertas nos primeiros dias da ocupação da terra, situada uma delas no Largo Fagundes (Fonte do Ramos); Campo do Manejo, perto dos antigos pelames; e uma terceira, a mais próxima, uma carioca mui pequenina, quase escondida numa rua atrás da igreja, ao qual se denominava Largo da Palhoça” (CABRAL, 1972, p. 220).

As vias, oriundas destes primeiros caminhos, podem ser observadas no mapa. As fontes de água demandavam um fluxo diário, assim como o deslocamento das guarnições entre os fortes, desta forma originaram-se os primeiros arruamentos. Entre as fontes d'água destacam-se a Fonte do Ramos ou da Carioca, atual Largo Fagundes, acessada pelas atuais ruas Felipe Schmidt (1), Tenente Silveira (2) e Sete de Setembro (antiga da Carioca) (6); nas proximidades encontra-se a Fonte da Palhoça, acessada pelas atuais Ruas Vidal Ramos (antiga da Palhoça) (3) e Deodoro (4); por fim, a Fonte do Campo do Manejo, acessada pela Rua Fernando Machado, antiga Rua da Fonte (5), cruzando o Córrego da Fonte Grande. Estes caminhos originaram as primeiras vias.

Com a implantação dos Fortes, também se estabeleceram caminhos ligando-os. Estes correspondem as atuais Ruas Conselheiro Mafra (A), ligando o Forte Santa Bárbara (1) ao Sant'Ana (2); a Rua Almirante Lamego (B), ligando este último ao Forte São Francisco (3) e deste ao Forte São Luiz (4), Rua Bocaiuva (C). Deste último estabelecera-se uma ligação ao assentamento Central, ligando-o ao Forte Santa Bárbara, o alinhamento formado pelas atuais ruas Victor Konder, Almirante Alvin, Visconde de Ouro Preto e Ilhéus (D). Também do assentamento Central partia outro caminho em direção ao Forte de São Francisco, a Rua do Passeio, atual Esteves Júnior (E).

Destaca-se na Figura 44, a Rua da Tronqueira localizada no lado leste da Praça, entre a Fonte Grande e a área militar (Campo do Manejo), caracterizando-se por uma via longitudinal retilínea, atual General Bittencourt, oriunda de um caminho que ligava a cidade com as olarias e ao alto do Morro do Pau da Bandeira, também conhecido como Morro do Sinal<sup>172</sup>, seguindo daí para a Trindade “trás dos montes”.

Na análise da ocupação do espaço devem-se considerar a distribuição dos estabelecimentos no entorno da praça central, entre eles, além do Porto, situam-se o Palácio do Governo, a Igreja Matriz e a Casa de Câmara e Cadeia. Para o lado o leste, se destacam o Campo do Manejo e o Hospital de Caridade. Estes estabelecimentos comportam as obras de arquitetura mais representativas na composição da cidade, destacando-se em meio ao conjunto de casario, alinhados e justapostos ao longo da orla.

---

<sup>172</sup>A este morro, em 1858, assim se refere o médico alemão Robert Avé-Lallemant (1980, p. 17), “fazia uma peregrinação ao cimo da Serra do sinal, era magnifico o cenário, com o seu colorido simples, abaixo ficava, graciosamente, a pequena Cidade de Desterro, cercada de lindas vilas e jardins”.

Com a modernização dos equipamentos urbanos, a partir da segunda metade do século XIX, a estrutura portuária e urbana se consolidaria nas quadras imediatamente a Oeste da praça, onde foram construídos, dentro do período em estudo, 1870-1930, o Prédio da Alfândega (1875), o Cais e a primeira ala do Mercado Público (1898), o atracadouro da Alfândega (1928) e o Trapiche Municipal Miramar (1928), além da Ponte Hercílio Luz (1926) e a segunda ala do Mercado Público (1931). Na parte leste, efetivamente, as transformações se dariam a partir de 1922 com a execução do saneamento e da primeira avenida da cidade, além da construção de edifícios públicos.

Estes equipamentos consolidaram as características próprias da orla, enquanto espaço de convergência no Centro Histórico. Observa-se, todavia que, apesar de alguns períodos de impulso, no lapso temporal entre “o início da República até a década de 1920, pouco se alterou a paisagem urbana da cidade, envolvida na monotonia do cotidiano de capital da província, com ares interioranos.” (TEIXEIRA, 2009, p. 191).

Estes novos equipamentos, em sua maior parte, voltados à atividade portuária, elemento formador da cidade, garantia a manutenção de classes que, frente ao progressivo movimento de embarcações no porto, foram se tornando abastadas, comerciantes, armadores e pequenos industriais, bem como de outras categorias subalternas que prestavam serviços. Assim também se faziam presentes as atividades governamentais de controle e regulamentação dos ofícios, inserindo na sociedade uma ampla categoria de servidores públicos, consumidores de variados serviços.

#### 4.2 DE DESTERRO À FLORIANÓPOLIS- A CIDADE PORTUÁRIA, OS SUJEITOS E OS LUGARES

O processo de ocupação do território, determinado pelas condições do sítio, desenvolveu as atividades econômicas, definindo as categorias sociais em função das relações de troca estabelecidas, dando forma ao núcleo urbano. A cidade pulsava pelo movimento das embarcações que chegavam e partiam, circulando as “modas”, as novidades e notícias, mercadorias e pessoas. A orla portuária, ponto de convergência, apresentava uma dinâmica intensa, a partir dela se comprava e se vendia mercadorias e serviços, ali se configurava a centralidade, o *core* da vida urbana.

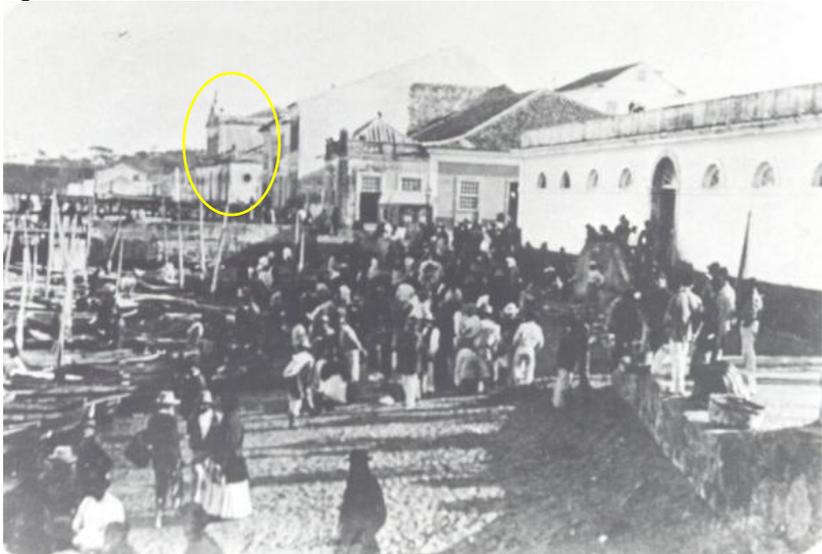
Orientados pela intrínseca condição marítima e portuária, os colonos que se estabeleceram na Ilha e arredores encontraram no movimento contínuo de embarcações que aportavam na Ilha, nas instalações militares e no crescimento do número de funcionários para

suprir a administração pública, um mercado necessário para a venda de seus produtos, consolidando a orla portuária central como o local de trocas e serviços, ao mesmo tempo se desenvolvia a vivência cotidiana. Com efeito, nos parece haver então, segundo Teixeira (2002, p. 24), “uma grande importância desse tipo de espaço público, a orla marítima central, nas atividades urbanas ligadas às trocas existenciais, ao encontro com o outro, ao aprendizado e enriquecimento vivencial”.

A praia lateral ao trapiche, bem como o largo existente entre este e a praça central, local de intensa movimentação, constituir-se-ia, após acirrados debates<sup>173</sup>, na praça do mercado, vindo a ser erguido, em 1851, o Mercado do Peixe. Era nessa área no meio de compradores e vendedores, de acordo com Peluso Jr (1991, p. 327), “que estava o povo, arranjando seu meio de vida, vendendo também alguma coisa, transportando o que pessoas de mais posses adquiriam, auxiliando qualquer trabalho”.

O Mercado do peixe e os labores cotidianos podem ser observados, a seguir:

Figura 45: A Praia e o Mercado do Peixe. C. 1880



Fonte: Acervo Casa da Memória (FCFFC).

<sup>173</sup>A origem dos partidos políticos em Santa Catarina, (...), localiza-se, por singular que pareça, na discussão aparentemente banal sobre a localização de barraquinhas de vendedores de peixe na praça central da pequena cidade do Desterro, em 1847 (CORRÊA, 2003, p. 81).

Figura 46: O Mercado, a Via e a Praça Central. C. 1880



Fonte: Acervo Casa da Memória (FCFFC).

Na figura 45, em destaque observa-se o edifício da alfândega, erguido em 1875, ao lado deste, ao fundo, seria erguido o Mercado Público, a partir de 1895, implicando na demolição do Mercado do Peixe, aterrando a Praia da figura 45. Localizado em meio ao comércio mais forte da capital, o Mercado do Peixe atentava, segundo alegações à época, contra a higiene pelo cheiro de pescados e a grande aglomeração em frente ao portal de entrada da cidade, o Trapiche Municipal. As embarcações miúdas encostadas na praia do trapiche atraíam uma multidão, aglomerando vendedores, compradores e prestadores de serviços, “atores de um espaço permeável, lugar de trocas e experiências, onde o encontro com o outro é imprescindível e condição *“sine qua non”* para a convivência urbana.” (TEIXEIRA, 2002, p. 65).

Na figura 46, a frente do Mercado do Peixe, voltada para a praça, à direita, murada e cercada com gradis de ferro, percebe-se equinos utilizados para o transporte dos produtos em balaies, caracterizando a atividade típica dos pombeiros<sup>174</sup>, que buscavam mercadorias no interior da Ilha e arredores para aí revender. Estas atividades, todavia, com as profundas modificações na estrutura social, ocorridas a partir da segunda metade do século XIX, “vão sofrer impactos em relação

<sup>174</sup>Desta atividade surgiu a expressão típica da Ilha, “mofas c’ a pomba na balaia”, que significa “a mercadoria (pomba) está cara, não vais vender nada”. (Nota do Autor)

principalmente à formalização construtiva de sua espacialização.” (TEIXEIRA, 2002, p. 43).

Garantindo neste local a sobrevivência, a população mais pobre fora, gradativamente, ocupando as extremidades da área central, principalmente a Fonte Grande no lado leste, margeando-a e se estendendo ao longo da Tronqueira e no entorno do Campo do Manejo. Ocupando aos poucos as franjas da cidade, próximo ao contorno dos morros. No lado oposto, extremo oeste da área central, o bairro da Figueira, tradicional refúgio de marinheiros e prostitutas<sup>175</sup>. Estas localidades, por suas péssimas condições de higiene e moradia, eram as mais atingidas pelos surtos epidêmicos e doenças contagiosas, de modo geral.

Movidos pelas dificuldades de acesso à propriedade, as categorias de baixa renda se estabeleceram em habitações coletivas, os cortiços, compostos muitas vezes por casas simples de porta e janela, localizados principalmente na Tronqueira e Pedreira, em boa parte, em péssimas condições de conservação e situação insalubre. Referindo-se à localização dos cortiços, Teixeira (2009, p. 190) destaca que, “esses se localizavam nas margens dos córregos, nas proximidades do Campo do Manejo (área militar) e em direção às encostas do Morro”.

A exploração dos imóveis em forma de habitações coletivas<sup>176</sup> para uma população itinerante e desenraizada, ao mesmo tempo, estimulava variadas atividades laborais como lavadeiras, prostitutas, sapateiros, pequenos comércios fixos ou ambulantes. Em referência a propriedade dos cortiços, Santos (2009c, p. 89), relata que “os proprietários das casas viviam na área central da cidade ou nos arrabaldes”.

Os ricos foram, gradativamente, se deslocando para os bairros ao norte, nas proximidades da área central, localidades estas que, anteriormente, serviam de refúgio, pois “quando surgia uma epidemia de febre amarela, cólera ou varíola, trazidas por algum barco, mudavam-se os que podiam para as chácaras da Praia de Fora ou do Mato Grosso, que eram então subúrbios da vila.” (CABRAL, 1987, p. 94). Desta forma, aos poucos, as classes abastadas foram fixando suas moradias ao

---

<sup>175</sup> A Figueira era o bairro das “mulheres perdidas”, dos marinheiros em trânsito, da gente mais humilde e recuada da escala social (CABRAL, 1979, p. 91).

<sup>176</sup> Auferiam rendas destas propriedades, segundo Cabral (1979, p. 210), “as viúvas dos que haviam ido para as guerras do sul e não haviam regressado; outros que haviam regressado, mas estropiados: alguns comerciantes que cuidaram de escalar o caminho da prosperidade e já haviam iniciado a subida; e as ordens religiosas”.

norte da região central<sup>177</sup>, todavia, desenvolviam suas atividades políticas e comerciais na área central.

Durante o decorrer do século XIX consolidou-se uma elite militar, comercial e política, à qual o convívio com os pobres não se dava de forma harmônica, configurando-se, até mesmo pelo apelo à modernidade, uma diferenciação entre as distintas categorias pelo seu modo de vida e condições do local de trabalho e moradia. Sem acesso a propriedade, grande parcela da população urbana dividia habitações adensadas ou conquistavam espaço nas áreas periféricas, desprovidas das condições necessárias para a conquista de uma vida digna.

A ocupação da área urbana apresentava os contrastes característicos de uma sociedade onde circulava a riqueza, mas esta precisava de mãos para carregar, nos quartéis e fortes os soldados cumpriam guarda, fora deles necessitavam de lugar para morarem, a sós ou com suas famílias, assim como lugares de diversão. A atração exercida pela sua condição de cidade portuária e capital com suas possibilidades de trabalho gerava um contingente populacional concentrado nas proximidades da área comercial e portuária. Parte desta população, segundo Peluso Jr (1991, p. 327), “exercia atividades à margem das que economicamente mantinham o núcleo urbano”.

A concentração da população pobre no lado leste da praça, dentro dos interesses dominantes, apresentava-se como bloqueio ao crescimento da cidade, limitando sua expansão, devido aos bolsões de pobreza contíguos à área central. Ao mesmo tempo, principalmente no lado norte, as chácaras dos ricos proprietários criavam, também, maiores dificuldades à expansão do plano urbano, “as ruas paravam ou mudavam de direção quando encontravam uma chacara de pessoa influente na comunidade.” (PELUSO JR, 1991, p. 317).

O desenvolvimento das atividades políticas e econômicas, concentradas nas imediações da Praça XV, promoveu a renovação das edificações em seu entorno. No final do século XIX, os edifícios particulares, nas imediações da praça, eram, segundo Várzea (1985, p. 30), “na sua maior parte, de sobrado e de construção moderna ou recentemente reformada”. Neste período, a cidade já apresenta um ordenamento alinhado das vias e uma evolução no aspecto das edificações no entorno da praça central.

---

<sup>177</sup>De acordo com Sugai (1994, p. 25), “estas áreas ao norte da península, onde se concentrava a maioria das chácaras, por seus atributos e pela proximidade da área central, começaram a transformar-se em residências fixas, estabelecendo características de bairro residencial da população de mais alta renda”.

Entre os edifícios de caráter público e religioso destacam-se, entre o final do século XIX e as três primeiras décadas do século XX, os prédios do Mercado Público e da Alfândega, junto ao porto. No entorno da Praça, os prédios do Palácio do Governo e da Câmara e Cadeia. Na arquitetura religiosa, a Matriz Nossa Senhora do Desterro, as igrejas de São Francisco, Nossa Senhora do Rosário e na extremidade leste a Capela do Menino Deus, junto ao Hospital de Caridade sobre o Morro da Boa Vista.

O fluxo contínuo de indivíduos das mais distintas procedências, proporcionado pela sua condição portuária e militar, fez de Desterro o local de inúmeras ondas epidêmicas. A varíola assolou a cidade por anos seguidos, durante todo o oitocentos, “entretanto, o surto de 1872 foi o mais violento.” (CABRAL, 1972, p. 198). Outra temida e devastadora visitante era a febre amarela<sup>178</sup> que fez, no século XIX, “pelo menos, cinco indesejáveis visitas ao Desterro. Atingindo mais o lado sul da cidade, e, indistintamente ricos e pobres, os lugares altos e os pontos baixos, secos ou pantanosos, centrais ou à beira-mar.” (CABRAL, 1972, p. 203).

As grandes ondas epidêmicas, entretanto, não eram somente peculiares à Cidade do Desterro e a sua condição portuária e militar, até mesmo por que, durante todo o século XIX, os deslocamentos entre as cidades litorâneas eram por via marítima, as mesmas tinham seus núcleos urbanos junto ao porto. Oswaldo Rodrigues Cabral, na condição de médico e historiador, pesquisou com profundidade os surtos epidêmicos<sup>179</sup>, salientando também que em Desterro, “não houve epidemia surgida no Brasil que a tivesse poupado. E feito pagar bem caro, em vidas e bens, o seu desleixo. Era o preço das indesejáveis visitas, preço bem alto, sem dúvida.” (CABRAL, 1972, p. 183).

Diante de tantas mortes, no extremo oeste da área central, situado em um outeiro após o bairro da figueira, à vista de quem chegava pela baía norte<sup>180</sup>, se instalaria o cemitério, inaugurado em 1841<sup>181</sup>, logo

---

<sup>178</sup>O surto de 1884, pelo número de atingidos e de óbitos, foi muito mais violento. Enterravam-se os mortos à noite, para evitar o pânico. (CABRAL, 1972, p. 208).

<sup>179</sup>Em 1855, a epidemia de cólera fez no Império 200 mil vítimas, em de março de 1856 matou na Capital 290 pessoas, estendendo-se ainda a São Francisco e outros pontos da costa. (CABRAL, 1987, p. 177).

<sup>180</sup>O cemitério se destacava na paisagem, “especialmente quando entram pelo norte, pois o primeiro ponto da cidade a se avistar, daí é justamente esse alto do outeiro, em cuja base uma fita de mar se interpõe, separando a Ilha da Terra firma.” (VÁRZEA, 1985, p. 31).

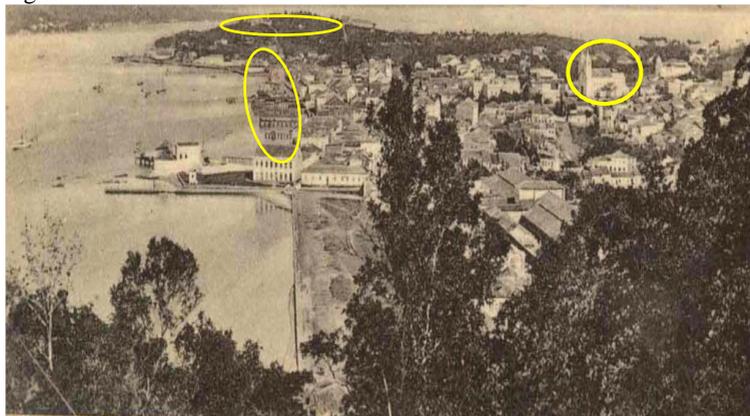
<sup>181</sup>Proibindo a prática de enterrarem os cadáveres dentro dos Templos, a partir de 1º de junho de 1841. Sagrado o cemitério a 28 de maio, foi entregue à administração da Câmara

acima do canal que estreitava a passagem na chegada ao Porto, junto à localização que receberia mais tarde a cabeceira insular da primeira ponte de ligação com o Continente. Em uma descrição de Nossa Senhora do Desterro do final do século XIX, o médico, político e escritor Duarte Paranhos Schutel (1988, p. 35) descreve que, “estendida assim entre uma igreja e seu hospital, e um cemitério, era o Desterro, mostrando ao forasteiro dos mares, que passava, o cemitério e o hospital para lembrar seu triste nome, ironia amarga”.

Manifestava assim, apesar de sua deslumbrante beleza, que o nome e a situação da cidade estavam associados a imagens que contrariavam o cenário de modernidade que se almejava e que desencadearia uma incansável labuta em romper.

A configuração da orla portuária central pode ser observada a seguir:

Figura 47: O alinhamento da Orla Portuária. Início do século XX



Fonte: Acervo do IHGSC

Na imagem, focada do morro da Boa Vista, o alinhamento da orla, em destaque o cais do porto, a Matriz e o outeiro do cemitério no estreito que limita as baías. Percebe-se a retificação da orla com o aterro da pequena enseada em primeiro plano, à frente do Campo do Manejo, junto ao bairro da Toca, local onde as casas, fugindo a regra, faziam frente para o mar. Ao centro o Forte Santa Bárbara, então Capitânia dos Portos, à frente deste, a Foz do Rio da Fonte Grande, canalizado em molhes de pedra, adentrando a baía para amenizar o refluxo de suas

águas sujas. Mais adiante, conforme veremos, empreender-se-á a canalização total do córrego, implantando uma avenida em ambas as margens. Na sequência, o Cais do Porto se estendendo pela Figueira até alcançar a praia da Rita Maria. No Estreito, ao fundo, o local onde se ergueria a cabeceira da ponte de ligação com o continente, em destaque o cemitério no topo do outeiro.

O Porto, elemento primordial na formação do núcleo urbano, configura-se como fonte de atração de uma mão de obra numerosa e mal remunerada, os portuários, ao mesmo tempo promovia uma população itinerante, marinheiros e marítimos. Por outro lado, “a situação privilegiada do porto, frente ao único sistema de comunicação e de transporte, obrigou a visita periódica do progresso, de um progresso lento, mas de certa maneira constante.” (CABRAL, 1972, p. 97).

Fomentador da economia, o porto teve seu apogeu durante a Guerra do Paraguai, mantendo a posição de primazia no movimento comercial da Província, o qual receberia, novamente, maior movimentação durante a Primeira Guerra Mundial, quando as rotas desviaram da área do conflito no continente europeu. Este período acentuou a necessidade de modernização das instalações, pois o porto “não mais oferecia condições técnicas favoráveis à ancoragem de uma série de embarcações que, naturalmente com o avanço tecnológico, haviam ampliado seus calados.” (HÜBENER, 1981, p. 37).

O comércio brasileiro, em franca expansão a partir da segunda metade do século XIX, impulsiona o desenvolvimento das cidades portuárias brasileiras, impactando fortemente sobre os padrões de consumo de cidades como o Rio de Janeiro, Recife e Santos, entre outras, refletindo em menor escala, mas não menos relevante, sobre cidades portuárias de menor influência. A importação de gêneros e utilidades em Florianópolis, segundo Cabral (1972, p. 99), “cresceu extraordinariamente, não só pelas novas necessidades de uma comunidade em ascensão, como porque já ia ela firmando, em bases mais estáveis, a sua economia”.

A atividade comercial, frente à importância do porto para a região<sup>182</sup>, promoveu o enriquecimento da classe dos comerciantes e armadores, conforme já visto, além do aumento na arrecadação de impostos, refletindo em outras categorias e produzindo sobre determinados círculos a exibição de luxo e elegância. Das outras cidades

---

<sup>182</sup>Era através do porto de Desterro que se fazia o abastecimento da população, além disso, como entreposto principal e capital, ligava várias localidades da Província com os portos dos grandes centros, do país e do exterior (PEDRO, 1995, p. 37).

litorâneas, produtoras do que se solicitava fora da Província, de acordo com Cabral (1972, p. 97), “tudo convergia para o Desterro, onde os navios faziam ponto de escala, certo e seguro. As praças principais ainda eram as do Rio de Janeiro, Rio Grande e Rio da Prata”.

No entanto, as limitações do Porto da Capital, apresentando deficiências técnicas ao longo do tempo, vão refletir profundamente sobre o comércio e a arrecadação. O aprofundamento do canal principal, entre o estreito e a barra norte, se tornara crucial para a manutenção e desenvolvimento do comércio do Desterro, obviamente repercutindo nas rendas da província.

Para solucionar a questão, grupos de comerciantes notáveis da cidade, diretamente interessados na reforma do porto, interviram para melhorias, objetivando aumento no calado e navegabilidade<sup>183</sup>. No entanto, promessas feitas, de acordo com Teixeira (2002, p. 19), “pelo Governo Central e não cumpridas, além do desenvolvimento de embarcações maiores, novidades a vapor acabariam por iniciar em processo de decadência do movimento portuário”. Interferindo, inclusive, na estadia de passageiros na cidade.

Parada obrigatória dos navios de passageiros, a Ilha acolhia transitoriamente figuras ilustres. Carl Von Kosetitz, político e escritor, recebido por uma distinta comitiva, se insere entre aqueles qualificados por Cabral (1979, p. 211) como, “os altos figurões que passavam pelo Desterro e desciam à terra, para perder a morrinha de bordo e aproveitar um almoço diferente, num hotel ou na casa de algum amigo”. Percorrendo os espaços privilegiados da cidade, junto à Praia de Fora, durante passagem por Desterro, Koseritz (1980, p. 127) comenta que, “deve haver no Desterro muita gente rica, pelo que se vê”.

Este aspecto de sua condição portuária levou ao surgimento de estabelecimentos adequados à estadia de tão sofisticados visitantes, pois,

Sempre havia gente culta, políticos, médicos, sacerdotes, em viagem- e isto era uma garantia de boas palestras. A frequência das escalas dos navios de passageiros, possibilitando a descida dos em trânsito para terra, enquanto duravam os serviços de estiva, deu ensejo ao aparecimento de bons restaurantes, em geral nos bons hotéis. (CABRAL, 1972, p. 135- 137).

---

<sup>183</sup>Em 1883 foi instituída uma comissão composta por cidadãos de expressão, para estudar a possibilidade de melhoramentos para o Porto, através de aprofundamento do canal. (HÜBENER, 1981, p. 38).

O contínuo contato com as outras cidades litorâneas brasileiras, por via marítima, colocava a elite da Ilha em constante influência dos acontecimentos e hábitos advindos de outras províncias. O transporte e comércio de mercadorias trouxe a acumulação de riquezas e o desejo de demonstração se fazia “através dos novos sobrados que se construíram, dos móveis, cortinas, roupas e, principalmente, de um comportamento que demonstrasse ser “civilizado”, ter gosto e ser higienizado.” (PEDRO, 1995, p. 53).

Apesar de períodos prósperos, a cidade enfrentava oposição à manutenção da condição de capital, intenção que se manifestava desde o governo imperial. Quando de sua passagem pela Ilha em 1883, Koseritz (1980, p. 20) relata que “tinham decidido, na sessão do dia anterior, a mudança da capital, uma medida incompreensível e que, como pensavam os meus interlocutores, deveria ficar no tinteiro, pois seria insensatez levá-la a cabo”. Estes interlocutores eram comerciantes e políticos locais, a quem não interessava esta mudança.

Mesmo assim, a Capital permaneceria na Ilha e o movimento portuário, apesar das limitações, contribuiria às transformações urbanas nas primeiras três décadas do século XX, decorrente de ações do primeiro governador eleito, Hercílio Luz (1894-1898), promovendo, em 1895<sup>184</sup>, a dragagem do canal e “um período de florescente navegação se estabelecerá por algumas décadas.” (PAULI, 1976, p. 227). Este período, mais precisamente, ocorrera entre 1901 e 1925<sup>185</sup>, quando “a cidade passa por profundas transformações benéficas. De toda a corrente de idéias e forças em jogo, todas de impulsos externos, o que se presencia em Florianópolis se alastra por todos os setores.” (PEREIRA, 1974, p 55).

Neste citado período ocorreram a execução das obras de saneamento, água, esgoto, eletricidade, a construção da primeira avenida, implantação e ampliação das instituições de ensino e, glorificando o período, consecutivamente, a ponte de ferro ligando a Ilha ao continente, “quando a cidade encontrou um bom ritmo de desenvolvimento que declina rapidamente a seguir.” (PEREIRA, 1974, p. 124).

---

<sup>184</sup>Tivemos no correr deste ano o prazer de ver iniciada a tão almejada obra de desobstrução do canal do norte deste porto, obra- até pouco tempo- para muitos irrealizável. (Conforme mensagem enviada pelo governador Hercílio Luz ao Congresso Representativo em 27/07/1895, p. 12- Disponível em: <http://brazil.crl.edu>).

<sup>185</sup>Este crescimento no período é confirmado por Cabral (1987, p. 291) ao assinalar que, “a arrecadação do Estado subira de 7.784 contos, em 1906, para 87.326, em 1925”.

Hercílio Luz, filho de comerciantes<sup>186</sup> estabelecidos à Praça XV, pela segunda vez à frente do governo do Estado (1918-1922), defenderia com afinco a revitalização portuária, contratando o engenheiro francês Edmond Fromaget para os estudos, conforme se pode perceber na mensagem enviada em 1921 ao Congresso Estadual:

Para o porto na Ilha, em Florianópolis, a solução preferida consiste em construir um canal de acesso protegido por dois extensos molhes de pedra. Trabalho esse considerado como indispensável para manter sempre livre a passagem aos grandes transatlânticos. (...). No continente foi estudado um local que aproveitaria a magnífica Bahia da Armação da Piedade (...), inclusive a sua ligação, por via férrea, com a capital. Sempre fui partidário do porto em Florianópolis e dei mesmo instruções ao engenheiro Fromaget para, neste sentido, orientar seus estudos<sup>187</sup>.

No entanto, apesar do empenho do governador, ações maiores não foram empreendidas, perdendo força a partir do ano seguinte com seu contínuo afastamento por motivos de doença, vindo a falecer pouco tempo depois<sup>188</sup>. Florianópolis e região veriam, principalmente a partir da década de 1930, a atividade portuária decair até a extinção total, diminuindo acentuada e gradativamente os labores marítimos, as atividades navais. Consequentemente, “desse porto ficou somente a saudade. Florianópolis e todo o Estado viram surgir, de modo agressivo, o sistema rodoviário, em detrimento do transporte marítimo e ferroviário.” (ANDRADE, 1981, p. 128).

A diminuição da sua importância econômica fortaleceu as tentativas de transferência da Capital. Durante todo o período da Primeira República persistiriam as intenções, justificadas nas dificuldades de comunicação entre a Capital e o restante do Estado. No Governo de Felipe Schmidt, político oriundo do planalto, Andrade (1981, p. 15) destaca que “surgiu um movimento vindo do interior do Estado, procurando tirar a Capital de Florianópolis”.

---

<sup>186</sup>Seu pai é o abastado comerciante Jacinto José da Luz (PAULI, 1976, p. 18). Do mesmo ramo familiar, “João Pinto da Luz, por exemplo, era comerciante e armador, tendo sua riqueza ligada diretamente às atividades do porto.” (PEDRO, 1995, p. 37).

<sup>187</sup>Conforme Mensagem do governador Hercílio Pedro da Luz ao Congresso Representativo em 22/07/1921, pp. 38-41. (Disponível em <http://www.crl.edu/brazil> - acesso em 22/02/2013).

<sup>188</sup>Hercílio Luz falece em 20 de outubro de 1924 (PAULI, 1976, p. 339).

A forte alegação à transferência da capital também se fundava no aspecto de decadência, frente às citadas limitações do porto e as péssimas condições sanitárias das localidades do entorno imediato ao centro do poder, dando à Capital uma impressão de decadência pelo seu aspecto estético. Conceito moral, muitas vezes aplicado à estética, a decadência limitada ao campo dos costumes e, segundo Le Goff (2003, p. 389), “adaptada às novas realidades, faz entrar no campo do domínio da economia e da sociedade”. No entanto, constitui-se a decadência, ainda de acordo com Le Goff (2003, p. 409), “uma fase necessária para a renovação”.

A Capital não mudaria de lugar, mas de nome. Muito mais que uma simples alteração toponímica, havia a manifestação de uma necessidade de transformação. As intervenções refletiriam no surgimento de um tempo auspicioso de progresso, através da tomada de espaço no poder de forma ampla e absoluta pelos representantes das consolidadas elites econômicas dominantes, ensejando a desejada modernidade republicana.

#### 4.3 REPÚBLICA OLIGÁRQUICA, POSITIVISMO E MODERNIZAÇÃO URBANA

A vitória republicana, frente à revolução federalista, traria para a capital catarinense algo muito além da mudança de nome. Com ela firmava-se a incorporação dos ideais republicanos, alcançar o progresso através da ordem. O período de 1889 a 1930 foi dos mais produtivos à urbanização, neste período surgiram algumas das marcantes obras de arquitetura que compõe o conjunto histórico da área central.

A primeira geração de governantes que se projetariam neste período era, em boa parte, formada em cursos de engenharia, nas antigas Escolas Militares ou na, então, Escola Politécnica do Rio de Janeiro, instituições estas que foram as precursoras dos ideais positivistas da ordem e do progresso, impulsionadoras das intervenções urbanas nas principais cidades brasileiras.

A República traria à ascensão direta dos filhos das classes econômicas dominantes do Estado ao poder político<sup>189</sup>, revezando-se no exercício dos cargos sob o domínio de um partido único<sup>190</sup>, o Partido Republicano Catarinense, protagonizando no Estado a “República das

---

<sup>189</sup>A partir do final do século XIX, os filhos destas classes abastadas passaram a disputar os cargos públicos, os quais tornaram-se, cada vez mais, importantes. (PEDRO, 1995, p. 55).

<sup>190</sup>Em 1902 ocorre a fusão dos partidos. A existência de um partido único e o poder dividido entre poucos proporcionava acerto na distribuição das funções eletivas. (MEIRINHO, 1997, pp. 119- 130).

Oligarquias”. Tendo por seus principais, na capital, a elite comercial representada por Hercílio Pedro da Luz; no Vale do Itajaí, os incipientes, mas promissores, industriais representados na figura de Lauro Severiano Müller; no Planalto de Lages, os agropecuaristas latifundiários na figura maior de Vidal José de Oliveira Ramos Júnior e Felipe Schmidt<sup>191</sup>.

O poder republicano catarinense começou a se definir em 24 de novembro de 1889. Logo após a Proclamação da República o presidente empossado, Marechal Deodoro, nomeou para Governar o Estado o engenheiro militar Lauro Severiano Müller com fortes vínculos ideológicos ao novo regime. Deve-se, segundo Araújo (2012, p. 16) “a Benjamin Constant, mestre positivista e dos jovens militares, a indicação do segundo tenente Lauro Müller para primeiro governador republicano de Santa Catarina”.

A nomeação de Lauro Müller para o Governo de Santa Catarina colocou inesperadamente um novo líder na política estadual<sup>192</sup>, ao qual se juntaria Hercílio Luz ao ser o primeiro governador eleito, encabeçando a oligarquia republicana. De acordo com Meirinho (1997, p. 123), “os fatos levam a evidência: o surgimento de duas lideranças em Santa Catarina- Lauro Müller e Hercílio Luz- a partir das quais emergem as oligarquias dominantes”.

Uma vez debelada a revolução federalista, através de eleição direta, seria elevado ao cargo de governador o engenheiro civil Hercílio Pedro da Luz, exercendo o mandato durante o quadriênio 1894- 1898. Natural da Ilha de Santa Catarina, Hercílio Luz exerceria o cargo de governador ainda entre 1918 e 1924, quando veio a falecer. Além de obras que visavam o desenvolvimento e a integração do Estado, suas ações na Capital se destacariam pelo cunho sanitário e de embelezamento.

Situava-se entre os filhos das elites, oriundos das províncias que, a partir da segunda metade do século XIX, principalmente, se dirigiram aos centros maiores como o Rio de Janeiro ou ao exterior, comumente a Europa, para realizarem seus estudos de ensino superior. Hercílio Luz,

---

<sup>191</sup>Assimilando o positivismo na Escola Militar, sob a liderança de Benjamin Constant, Felipe Schmidt perfilou-se ao lado dos seus colegas de farda na instalação do novo regime (MEIRINHO, 1997, p. 121).

<sup>192</sup>Além de nomeado logo governador de Santa Catarina e mantido no mesmo pela Constituinte, será Deputado federal de 1891 a 1899 e Senador de 1900 a 1926, Ministro da Viação de 1902 a 1906 e Ministro do Exterior de 1912 a 1916), Governador de Santa Catarina de 1889 a 1891, de 1902-1906 (com licença no início), de 1918 a 1922, sem assumir, Hercílio Luz assumiria. (PAULI, 1976, p. 48).

após formação em engenharia na Escola Politécnica, vai concluir seus estudos na Universidade de Liège<sup>193</sup>, onde “se abeberara de tecnicismo, quando, ali, maior era a influência do positivismo.” (PIAZZA, 1981, p. 11).

Mentor das intervenções de maior vulto na capital catarinense durante a Primeira República, assim como grande parte dos profissionais dirigentes, ocupara cargos na administração municipal e estadual, as quais estavam se estruturando<sup>194</sup>. Havia exercido funções de Juiz Comissário de Terras em Blumenau e Lages, tendo atuado como Diretor de Obras Públicas na Capital. Hercílio Luz era considerado “um engenheiro de grandes qualidades e entusiasta da modernização.” (ANDRADE, 1981, p. 69).

O advento da República ocasionaria toda uma onda de transformações nos modos e costumes vigentes, propagando uma série de transformações na configuração urbana, adequando-a aos novos tempos, inclusive com a mudança de nome das ruas. Ainda no apagar do ano de 1889, em Desterro, a Câmara Municipal<sup>195</sup>, mudou o nome das principais ruas da cidade, “substituindo aquelas que tinham conotação monárquica para outros nomes ligados às forças armadas, heróis republicanos e outras personalidades catarinenses de prestígio estadual ou nacional.” (CORRÊA, 2004, p. 252).

No Brasil, a República impôs a alteração das denominações de logradouros públicos que lembrassem a monarquia, substituindo-os por símbolos que afirmassem a nova ordem. As alterações toponímicas, promovidas pela elevação significativa da importância dos lugares e pelas mudanças de regime político, comprovam que “existe uma volúpia singular no dar nome às ruas.” (BENJAMIN, 2006, p. 558). Sanha que se daria com a ascensão republicana, principalmente, para homenagear políticos e militares, ignorando as particularidades toponímicas históricas.

A cidade colonial, tida como a “decadente Desterro”, e os topônimos que carregava, Toca, Pedreira, Tronqueira e Figueira, particularmente, destoavam das aspirações contidas nos anseios das elites catarinenses, trazendo consigo a imagem do passado. Ao mesmo tempo em que se objetivava superar uma carga histórica de fatalidades,

---

<sup>193</sup>Na Bélgica, se forma engenheiro de artes e manufaturas, aos 23 anos (PAULI, 1976, p. 32).

<sup>194</sup>Os primeiros cargos de Hercílio Luz em Santa Catarina são alcançados ao tempo em que o poder passava ao controle do Partido Conservador, peculiar aos de sua família. (PAULI, 1976, p. 37).

<sup>195</sup>A 14 de dezembro de 1889, Eliseu Guilherme participa ao Governador que a Câmara Municipal, na referida data, mudara os nomes das ruas da Capital (CABRAL, 1987, p. 250).

como a trágica morte de seu fundador e as execuções por ocasião da revolução federalista<sup>196</sup>, “Desterro passou a ter conotação de degredo ou terra de condenados.” (CORRÊA, 2004, p. 270).

A alteração toponímica já era alvo de debates fazia algum tempo<sup>197</sup> e fez surgir algumas propostas que, no entanto, não contemplavam aos anseios de todos. O movimento à mudança de nome da Capital ganharia força com a vitória das tropas republicanas do Presidente Floriano Peixoto sobre os federalistas. Homenageando-se tal autoridade, o “Consolidador da República”, nominar-se-ia a cidade com o topônimo “Florianópolis”.

O projeto de Genoíno Vidal<sup>198</sup>, após apelos favoráveis da imprensa de algumas partes do Estado e manifestações de Conselhos Municipais, seria unanimemente aprovado e assinado pelo governador Hercílio Luz em 1º de outubro de 1894<sup>199</sup>, cujo artigo era sucinto: “a atual Capital do estado fica desde já denominada Florianópolis.” (MEIRINHO, 1997, p. 114).

Por consequência, saudando o novo século que se prenunciava e demonstrando fidelidade à república, a capital catarinense seria proclamada com um nome que deixaria para traz o atraso, contemplando um *fin de Siècle*, lançando-se aos tempos modernos, construindo a sua *Belle Époque*. O novo topônimo representava uma nomenclatura “moderna”, ensejando um tempo de “progresso”, tão almejado para romper o cenário colonial do passado e lançar o desejado futuro. Por sua vez, um ano após a atribuição deste topônimo, o mesmo adquira status de homenagem póstuma com o falecimento de Floriano Peixoto em 1895.

Durante os quarenta e um anos de Oligarquia na Primeira República, elevaram-se ao Governo do Estado seis nomes da política catarinense. Além de Lauro Müller (1889- 1991), ascenderam ao poder entre a primeira administração de Hercílio Luz (1894-1898) e as outras

<sup>196</sup>Referindo-se ao tratamento dados aos federalistas, após a rendição, Cabral (1979, p. 570) relata que, “sob o comando do Coronel Antônio Moreira Cesar, que também assumiu o governo a 22 (abril de 1894), foi feito o tenebroso ajuste de contas. Daqui seguiram para Anhatomirim e lá fuzilados, sem qualquer julgamento”. (grifo nosso).

<sup>197</sup>Em 1888, na Assembléia Provincial, o deputado Francisco Medeiros, acatando a sugestão da imprensa, apresentou projeto para que Desterro passasse a se chamar Ondina. A sugestão levantou polêmica e várias denominações foram sugeridas, como Baía Dupla, Nossa Senhora da Baía Dupla, Boa Vista e ponta Alegre. O próprio presidente da província sugeriu o de Redenção (MEIRINHO, 1997, p. 109).

<sup>198</sup>Deputado e sempre um homem de confiança de Hercílio Luz (PAULI, 1976, p. 36).

<sup>199</sup>A posse deu-se em 28 de setembro de 1894 e em 1º de outubro o novo governador assinou a Lei Estadual nº 111, que mudou o nome da capital (CORRÊA, 2004, p. 270).

duas posteriores (1918-1922/1922-1926); Felipe Schmidt (1898-1902/1914-1918); Vidal Ramos (1902-1906/1910-1914); Gustavo Richard (1906-1910), e, sucedendo ao último mandato de Hercílio Luz, Adolfo Konder (1926- 1930).

A transformação da imagem da cidade, proporcionada pelas intervenções sobre o espaço urbano, indicavam um novo rumo, um novo tempo. A adoção de novos valores e hábitos se apresentava como indicativo de um tempo de mudanças políticas e culturais, a vida republicana apregoava a prática de novas atitudes domésticas, cotidianas, sociais, a moda, o automóvel, as novas concepções de higiene e asseio público.

A república e seu apelo positivista traziam à Florianópolis promessas de mudanças, além de anunciar um novo modelo de urbanização alicerçada no progresso, seguindo os passos do Rio de Janeiro e de Paris. Na Capital catarinense, Impulsionado pelo crescimento, apesar de lento, denotava-se nos discursos a ansiedade em alcançar uma oferta de serviços urbanos de melhor qualidade, suprimindo carências vitais ao convívio nos espaços da cidade e condição ao estabelecimento de uma cidade moderna.

#### **4.3.1 República e Modernização- Novos serviços, tempos modernos**

A cidade-vício é, sem dúvida, um problema posto, onde tudo está para ser refeito e reorientado numa nova direção, condizente com os princípios da moral, da estética, da higiene ou das exigências da técnica moderna. (PESAVENTO, 1999, p. 39).

A imagem da cidade seria transformada não só pelo novo topônimo, Florianópolis, mas pelas ações empreendidas que mudariam a sua feição e a consolidariam como Capital do Estado. A transformação da imagem da cidade viria pela modernização dos serviços urbanos. No período entre a Proclamação da República e as três primeiras décadas do século XX foram realizadas múltiplas intervenções urbanas na capital catarinense, serviços que visavam à salubridade, o saneamento e embelezamento, a higienização, implantação e melhoria das vias públicas e edificações, além da ligação com o continente uma tentativa de integrar completa e definitivamente a Capital ao interior do Estado.

Florianópolis, então Desterro, em 1872 apresentava uma população urbana menor que a rural, de um total de 25.709 habitantes, 11.322 pessoas concentravam-se na área urbana, a área central, e 14.387 pessoas na área rural, as freguesias do interior da Ilha. Em 1890 esta situação se inverteria, apresentando 30.679 habitantes, sendo 16.506 no

perímetro urbano. A cidade em 1920 atingiria a população de 41.338 habitantes, dos quais 22.874 moravam na área urbana, o polígono central. Portanto, nos sessenta anos que compreendem o período de concentração de nosso estudo, 1870-1930, a população urbana dobrou na Ilha de Santa Catarina<sup>200</sup>. Estes dados demonstram<sup>201</sup>, apesar de seu relativo equilíbrio entre rural e urbano, que o adensamento populacional se concentrava na área central, militar, administrativa, comercial e portuária. Em decorrência surgiram os conflitos urbanos dele advindo.

Após designar um novo nome à Capital, seguindo o ritmo das desejadas transformações republicanas sob o influxo dos ideais positivistas, as ações de Hercílio Luz, já em seu primeiro governo, repercutiriam sobre o espaço urbano da Capital, impondo os princípios “da modernidade urbana e da organização disciplinada, de acordo com os ideais do progresso econômico e da ordem burguesa.” (PESAVENTO, 1999, p. 270).

Este aspecto das intervenções está representado na simbologia das imagens expressas nas estatuetas que ornamentam a Reforma do Palácio do Governo, “velho prédio colonial que sofreu uma ação esteticizante, com a introdução de adornos, ampliações e as armas da República, numa representação do novo poder político.” (TEIXEIRA, 2002, p. 20).

As modificações, dando ao Palácio do Governo o seu aspecto atual, podem ser observadas a seguir:

Figura 48: Palácio do Governo. C. 1890.



Fonte: Acervo Casa da Memória (FCFFC)

<sup>200</sup>Nas décadas seguintes a situação pouco se alteraria, “até o ano de 1940, quando novos distritos foram anexados à capital, a população urbana não chegou a 26mil habitantes.” (ARAÚJO, 2012, p. 05).

<sup>201</sup>Dados obtidos em Pereira (1974, p. 116).

Figura 49: Palácio do Governo. C.1930



Fonte: Acervo Casa da Memória (FCFFC)

A comparação entre as fotos demonstra nos detalhes o aspecto esteticizante e modernizador da intervenção. Esta reforma representava a imposição da imagem da modernidade e do progresso republicano, expressos nos símbolos das alegorias de sua fachada<sup>202</sup>. Referindo-se à reforma do Palácio do Governo, Várzea (1985, p. 30), destaca que foi “modificado pela ornamentação moderna das melhores construções atuais do Rio de Janeiro”. Esta obra teve um caráter bastante oportuno, assumindo um cunho político, ou seja, “a atualização arquitetônica do palácio (1895) seria estratégica, pois além de sua situação urbana privilegiada- na praça fundadora- qualquer inovação feita sob a égide da República seria sinal dos novos tempos.” (TEIXEIRA, 2009, p. 194).

No entanto, nos aspectos mais rudimentares da vida urbana a cidade carecia de transformações. O tratamento dado aos resíduos de forma geral, até o findar do século XIX, atentava gravemente contra a saúde, sendo até então, “jogado nas praias e nos terrenos baldios, embora em 1878, uma companhia houvesse aprovado uma tabela para a remoção do lixo doméstico.” (CABRAL, 1987, p. 177). Executados em carroções puxados a burro, não apresentaram maiores resultados, pois, em contrapartida, havia o pagamento pelo serviço, destinando-se o

<sup>202</sup>Suas toscas paredes dianteira recebem agora decorações acadêmicas mais aprimoradas e nichos de cada lado da grande porta de entrada. Estátuas decorativas são colocadas no cimo do Palácio em todo o contorno. Entre elas se destacam o Deus Mercúrio- símbolo do comércio da cidade; a Deusa Anfitrite- Deusa do Mar, sugerindo o comércio marítimo; Santa Catarina- que dá nome à Ilha e ao Estado. À frente do edifício e no alto é exibido o Escudo das Armas do Estado. (PAULI, 1976, p. 232).

despejo, comumente, nas praias, como sempre fora. Para os resíduos sólidos, especificamente, “construía-se no início do século (entre 1910 e 1914), o forno do lixo.” (RAMOS, 1983, p. 81).

No final do primeiro governo de Felipe Schmidt, em 1902, foi firmado contrato visando “fornecer a população desta capital, água potável de boa qualidade e estabelecer um serviço de coleta esgotos de águas servidas e materiaes fecaes”<sup>203</sup>, decretando-se a cobrança de impostos dos respectivos serviços que continuaram segundo executados de forma rudimentar. Além destes, estavam previstos outros serviços de ordem mais complexa, destinando-se ao estabelecimento de uma linha de bondes e iluminação elétrica, os quais não se concretizariam naquele governo.

Portanto, apesar destas iniciativas, a cidade passaria pelo governo Felipe Schmidt e pelo seguinte, Vidal Ramos, carecendo de soluções técnicas aos serviços básicos. O sucessor, Gustavo Richard, em sua primeira mensagem ao Congresso Estadual, em 1907, destaca que “a capital carece ainda dos serviços mais rudimentares e dos melhoramentos indispensáveis a uma cidade moderna, como água, esgoto e iluminação”<sup>204</sup>.

Uma questão relevante, diante das discontinuidades nos serviços contratados a terceiros e na eminência de que a cobrança das taxas pagariam os serviços e ainda podiam gerar renda para o Estado, surgira com a proposta de encampação dos mesmos. Em mensagem ao Congresso Representativo em 1906, o governo recomendava que na impossibilidade de realizar o “município estes melhoramentos, não êxito em aconselhar-vos a decretação de uma lei autorizando o governo do Estado a chamar a si estes serviços, para executá-los contraindo para si os empréstimos necessários”<sup>205</sup>.

Com efeito, na gestão seguinte, Gustavo Richard, coube ao Estado, mesmo concedido a terceiros, a responsabilidade pelos serviços de água e iluminação, até então encarregados à prefeitura, mas com constantes auxílios do Estado. A execução e administração destes serviços pelo Estado ocorreriam a partir de 1919, no governo Hercílio

---

<sup>203</sup>Mensagem do governador Felipe Schmidt ao Congresso Representativo em 01 de setembro de 1902, p. 18. (Disponível em: <http://brasil.crl.edu/bsd/bsd-> Acessado em 29/04/2013).

<sup>204</sup>Mensagem do governador Gustavo Richard ao Congresso Representativo em 5 de agosto de 1907 (Disponível em: <http://brasil.crl.edu/bsd/bsd-> Acesso realizado em 20/03/2013).

<sup>205</sup>Mensagem do Governador em exercício ao Congresso Representativo em 18/09/1906, p. 33. (Disponível em: <http://brasil.crl.edu-> Acesso realizado em 20/04/2013).

Luz<sup>206</sup>. No entanto, apesar dos esforços empreendidos, a iluminação elétrica e abastecimento de água<sup>207</sup>, bem como o esgotamento sanitário, apresentariam uma abrangência inicialmente limitada, pois “o alto custo de sua instalação domiciliar dificultava o acesso, por grande parte da população que, mais uma vez, ficara excluída e desconsiderada nestas reformulações urbanas.” (NECKEL, 2003, p. 89).

A obtenção de água, desde os primórdios da ocupação colhida nas fontes diariamente, resultava contaminada na origem pelos maus cuidados das mesmas e ausência de zelo no manuseio da coleta. A melhoria ocorre, a partir de 1860, quando, “suruiu o comércio de água, passando a ser vendida pelas ruas, em pipas sobre carroças.” (RAMOS, 1983, p. 09). Permanecendo desta forma, até a contratação em 1909 sob a forma de arrendamento da captação e canalização, coletando a água nos mananciais do morro da Lagoa e no Itacorubi<sup>208</sup>.

A implantação da rede de abastecimento de água pode ser observada a seguir:

Figura 50: O Coração da Cidade. C. 1902



Fonte: Acervo Casa da Memória (FCFFC)

<sup>206</sup> Tratei, pois, desde logo a reentabolar as negociações com a firma arrendatária. Após acurados estudos, foi a comissão de parecer que se impunha a rescisão do contrato para os serviços de água. (Mensagem enviada ao Congresso Representativo pelo governador Hercílio Luz em 22/07/1919, p. 53- Disponível em: <http://brazil.crl.edu> - acesso realizado em 10/06/2013).

<sup>207</sup> Arrendados por 25 anos aos engenheiros Edward Simmonds e John Willianson, pagos por trimestre adiantados (Mensagem do Governador Vidal Ramos ao Congresso Representativo em, 23/07/1911, p. 55- Disponível em: <http://brazil.crl.edu> - Acesso realizado 28/04/2013).

<sup>208</sup> Conforme Mensagem do Governador Gustavo Richard ao Congresso Representativo em 16/08/1909, p. 25. (Disponível em: <http://brazil.crl.edu> - Acesso realizado 25/04/2013).

Figura 51: Implantação da Rede de água canalizada. C. 1909



Fonte: Acervo Casa da Memória (FCFFC)

Na figura 50, a rua sem os postes e sem a água canalizada. Na figura 51, a implantação da rede de água, em destaque, os postes de telefonia implantados durante o Governo Gustavo Richard em 1908. Em ambas as imagens observa-se o Palácio do Governo, à esquerda ao fundo. Os contratos para fornecimento de água e energia elétrica foram estabelecidos por 25 anos, sendo inaugurados os serviços em 1910<sup>209</sup>. Há de se considerar que o serviço de água encanada na Capital catarinense, tão essencial à salubridade urbana, fora estabelecido com bastante atraso, tendo em vista que “ao findar o século XIX, duas das capitais brasileiras ainda não possuíam sistemas de distribuição domiciliar de água: Paraíba do Norte (atual João Pessoa) e Florianópolis.” (REZENDE, 2008, p. 194).

Mesmo com a canalização, o abastecimento de água, principalmente nas estiagens, era feito de modo bastante deficiente<sup>210</sup>. Desta forma, sem o compromisso de ampliação do serviço pelos concessionários, os termos do contrato criaram ao governo

<sup>209</sup>As obras de abastecimento de água desta cidade foram inauguradas oficialmente em 8 de maio (Conforme mensagem do Governador Gustavo Richard ao Congresso Representativo em 17/09/1910, p. 20- Disponível em: <http://brazil.crl.edu>- Acesso realizado 20/04/2013).

<sup>210</sup>Para amenizar a situação o governo, em 1913, procedeu a captação no Córrego Grande ligando-o ao sistema. (Conforme mensagem do Governador Vidal Ramos ao Congresso Representativo em 24/05/1913, p. 78- Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd>- Acesso realizado em: 25/03/2013).

dificuldades<sup>211</sup>, principalmente no tocante aos serviços de esgotamento sanitário da Capital. Para um abastecimento adequado e o bom funcionamento do esgotamento, na gestão de Vidal Ramos (1910-1914), o Estado realizou estudos para ampliar o serviço, buscando a construção de nova adutora no Rio Tavares<sup>212</sup>, efetivamente, inaugurada em 1922 no governo Hercílio Luz. Este governador projetava em larga escala, a construção de uma grande adutora no continente<sup>213</sup>, passando o duto pela ponte metálica que almejava construir.

Outro aspecto essencial à vida urbana tornara-se a existência de um sistema de iluminação eficiente, sua falta criava muitas áreas de sombra e penumbra. Diante das más condições de iluminação, as ruas se tornavam território das “classes perigosas”. Nesta situação, na área central da Ilha de Santa Catarina, “a noite era dos pretos e dos soldados. Trabalhando o dia todo, na estiva dos barcos, nos armazéns, nas casas e no quartel, à noite saíam todos.” (CABRAL, 1987, p. 94).

Com a República, buscava-se imprimir uma nova ordem, sob as luzes da modernidade, iluminada pela eletricidade<sup>214</sup>. Em Santa Catarina, Hercílio Luz manifestou a intenção de implantar um sistema de iluminação elétrica às principais cidades. Esta iniciativa começou em 1894, quando em seu primeiro governo “o afã de modernização levou Hercílio Luz à tentativa de um sistema de iluminação elétrica para a cidade de Florianópolis.” (PAULI, 1976, p. 354).

Não logrou êxito as intenções do governador, naquele momento a eletricidade ainda era uma pretensão, algo um pouco distante da realidade florianopolitana. A capital passaria pelos governos de Felipe Schmidt e Vidal Ramos, entre 1898 e 1906, sem conhecer a “fada eletricidade”, alcançando este serviço, símbolo da mais avançada modernidade urbana, somente no final da primeira década do século XX.

No Governo de Gustavo Richard seria construída a usina hidrelétrica que iluminaria a cidade, colocando-a em funcionamento a partir de 1910, uma ação de extrema relevância quanto a salubridade,

---

<sup>211</sup>A empresa, não se julga obrigada a estender pelas novas ruas aqueles serviços, alegando que as instalações respectivas devem ser feitas pelo Estado. (Mensagem do Governador Felipe Schmidt ao Congresso Representativo em 14/08/1916, p. 64- Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd-> Acesso realizado em 25/04/2013).

<sup>212</sup>Idem, op. cit, p. 63).

<sup>213</sup>Só viria a ser “inaugurada em 1946 a 1ª adutora de pilões.” (RAMOS, 1986, p. 26).

<sup>214</sup>A iluminação elétrica, conforme já relatado, difundiu-se na Europa a partir de 1880. No Rio de Janeiro, por sua vez, a eletricidade surgiu em 1882 com a iluminação do Palácio da Exposição da Indústria Nacional. No entanto, na Capital Federal, no espaço da cidade, a substituição dos lampiões a gás por lâmpadas elétricas ocorreria somente em 1991.

substituindo os fétidos candeeiros e os lampiões a gás<sup>215</sup>. Portanto, vinte e um anos após a eletricidade conhecer uma implantação real em Paris com a inauguração da usina de Halles (1889), Florianópolis receberia este melhoramento, símbolo da mais alta modernidade urbana, à época.

Durante seu mandato, Gustavo Richard, além de haver reestabelecido o transporte coletivo, executou os serviços de telefonia, iluminação elétrica e abastecimento de água, encaminhando as tratativas à execução da rede de esgotamento sanitário da Capital. No entanto, apesar dos inúmeros avanços à modernização empreendidos, a construção de uma edificação se constituiria no marco de seu governo. Este tipo de obra diferenciava-se das demais em que, uma vez enterrados os canos, desaparecia o feito. Na elevação de uma edificação, mais do que nunca, “a aparência e a fachada têm alta significação e o detalhe é tomado pelo conjunto.” (PESAVENTO, 1999, p. 160).

Assim como Hercílio luz reformou o Palácio do Governo, dando-lhe novo aspecto, Gustavo Richard empreenderia esforços à construção de uma nova sede ao Congresso Estadual, alegando que o antigo prédio “estava necessitando não de consertos, mas de reconstrução. Nestas condições seria mais conveniente que se tratasse da edificação de um outro prédio com acomodações maiores e indispensáveis para o futuro Congresso.”<sup>216</sup>

Esta investida resultaria na primeira remoção em massa das habitações coletivas em Florianópolis, resultando na demolição do maior cortiço da cidade, o “Cidade Nova”, localizado a uma quadra do renovado Palácio do Governo e lateral à Matriz, entre as atuais ruas Vidal Ramos, Trajano e Marechal Guilherme, estendendo-se à margem oposta desta última. A localização e a “promiscuidade” da população vivendo sob a forma de habitação coletiva entravam em choque com os anseios de modernização, manifestando o governador em mensagem que “tendo em vista o **embelezamento e saneamento** da capital, resolvi adquirir para demolir e vender, com a obrigação de levantar novas e boas edificações, o conjunto das 20 casinhas”<sup>217</sup>. (Grifo nosso).

---

<sup>215</sup>Inicialmente queimava-se o óleo de baleia. Em 1863, tentou-se um outro tipo de combustível, o azeite de nabo mas, em 1868 foi substituído pelo querosene, que chegou até 1880, quando, a 1º de janeiro, passou a ser usado o sistema de gás-globo, com 150 combustores (CABRAL, 1987, p. 177).

<sup>216</sup>Mensagem do Governador Gustavo Richard ao Congresso Representativo em 05/08/1907, p. 25. (Disponível em: <http://brasil.crl.edu/bsd/bsd-> Acessado em 22/04/2013).

<sup>217</sup>Mensagem do Governador Gustavo Richard ao Congresso Representativo em 17/09/1910, p. 28. (Disponível em: <http://brasil.crl.edu/bsd/bsd-> Acessado em 22/04/2013).

Pela transação realizada, promoviam-se melhorias no entorno, onde na parte elevada da quadra, um espaço privilegiado com fundos à Igreja de Nossa Senhora do Rosário, sito à quadra lateral ao Teatro Álvaro de Carvalho e a poucos metros da Matriz e do Palácio, erguia-se o magnífico edifício do Congresso Legislativo. Sob o pretexto do embelezamento e saneamento, o Estado atuava como promotor imobiliário, adquirindo vantagem e retirando da área central a população de baixa renda, concorrendo para a assertiva de que “a urbanização é moldada, modelada, de acordo com as necessidades da acumulação capitalista.” (LOJKINE, 1987, p. 185).

A situação anterior e o Palácio do Congresso construído podem ser observados a seguir:

Figura 52: Casas térreas, junto à Igreja do Rosário. Séc. XIX



Fonte: Gerlach (2010, p. 623)

Figura 53: O Prédio do Congresso. C. 1940



Fonte: Acervo Casa da Memória (FCFFC)

Nas imagens em destaque a Igreja de Nossa Senhora do Rosário. A construção do novo prédio, denominado Palácio do Congresso do Estado, inaugurado em setembro de 1910, ao centro da figura 53, com a cúpula central e tendo a frente uma pequena praça e o Teatro Álvaro de Carvalho, criava um novo espaço símbolo do poder. Por sua condição expansiva, as obras executadas por Richard como instalações de telefonia, água, luz, linhas de bonde, não sustentavam o mesmo valor simbólico do que uma edificação com seu caráter material homogêneo. Com o incêndio em meados do século<sup>218</sup> perderia a modernidade republicana este lugar simbólico e representativo, materialmente significativo à imagem do laborioso Governo Gustavo Richard.

Gustavo Richard de origem francesa, mas radicado desde a mais tenra idade na Capital catarinense, “laurista”, tornara-se um republicano histórico e, mesmo tendo participado das campanhas de Hercílio Luz, sofreria forte oposição da ala “hercílita” durante seu produtivo governo<sup>219</sup>. Todavia, o reconhecimento do impulso modernizador de Richard viria no governo Felipe Schmidt, quando em mensagem ao Congresso Legislativo, em 1916, este governador atestava que “a Capital, nos últimos anos, a começar principalmente da administração do Sr. Coronel Gustavo Richard, tem progredido de modo acentuado, tonando-se bem apreciável o desenvolvimento da edificação urbana”<sup>220</sup>.

O esgotamento sanitário, executado entre 1910 e 1918, tornou-se o maior feito, em termos de melhoramentos urbanos na Capital, realizado pelos governos Vidal Ramos e Felipe Schmidt. Há de se considerar neste período as dificuldades referentes ao fornecimento do material vindo da Europa, além das atenções voltadas às questões do Contestado e definição de limites com o Paraná. A busca pela resolução destas últimas questões contribuíram à indicação e condução dos citados políticos lageanos para estas novas gestões sucessivas no governo do Estado.

No Governo Vidal Ramos (1910-1914), por indicação do engenheiro Francisco Saturnino de Brito, os trabalhos de projeto e execução da rede de esgotos foram confiados ao engenheiro Luiz Costa.

---

<sup>218</sup>O Poder Legislativo funcionou no local até 1956, quando o prédio incendiou (CORRÊA, 2004, p. 288).

<sup>219</sup>Vinculado à corrente “laurista”, Richard sofreu oposição do grupo “hercílita”. A cisão no PRC refletiu na campanha presidencial de 1910. A derrota de Rui Barbosa afetou o hercilismo que não participou do processo sucessório ao Governo do Estado. (MEIRINHO, 1997, pp. 134-136).

<sup>220</sup>Mensagem do Governador Felipe Schmidt ao Congresso Representativo em 14/08/1916, p. 37. (Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd-> Acesso realizado em 12/04/2013).

Os serviços, contratados em fins de 1911, foram suspensos em 1913, devido às dificuldades no embarque dos dutos pela deflagração da Primeira Grande Guerra. Desta forma, “não sendo possível adiar a conclusão dessas obras, encomendou-se este material nos Estados Unidos em condições de preços muito mais elevadas”<sup>221</sup>. Os trabalhos retomados no governo Felipe Schmidt, em 1915<sup>222</sup>, seguiram até sua conclusão em abril de 1918<sup>223</sup>.

A abrangência da obra, sobre a área central, pode ser percebida na planta a seguir:

Figura 54: Planta da rede de esgotos de Florianópolis em 1913.



Fonte: IPUF (Marcações nossa)

A planta apresenta em vermelho as obras executadas até aquele presente momento, novembro de 1913, e em verde as obras restantes. Percebe-se que as tubulações implantadas convergem para o

<sup>221</sup>Mensagem enviada ao Congresso Representativo pelo governador Felipe Schmidt em 14/08/1917, p. 63. (Disponível em: <http://brazil.crl.edu> - Acesso realizado em 25/03/2013).

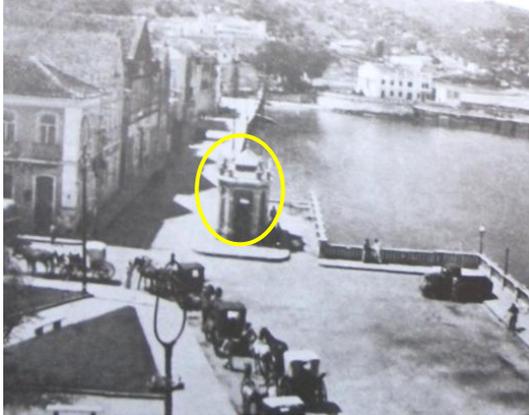
<sup>222</sup>Os serviços de esgotos da capital acham-se parados desde 31 de dezembro de 1913 (Mensagem enviada ao Congresso Representativo pelo governador Felipe Schmidt, 29/07/1915, p. 18- Disponível em: <http://brazil.crl.edu>- Acesso realizado em 25/03/2013).

<sup>223</sup>“Terminado em abril último, finda a administração do engenheiro Luiz Costa, realizando 1231 ligações domiciliares”. (Mensagem enviada ao Congresso Representativo pelo governador Felipe Schmidt em 08/09/1918, p. 54- Disponível em: <http://brazil.crl.edu>- Acesso realizado em 25/03/2013).

“castelinho” situado em frente à praça, ao lado do Trapiche Municipal. A rede de esgotos da capital catarinense foi construída dentro do que havia de mais avançado, à época, o Sistema Separador Absoluto<sup>224</sup>, com o direcionamento para uma estação de depuração biológica pelo ar difuso, próximo ao Forte Santana, local que receberia a cabeceira insular da futura ponte metálica. Este sistema, amplamente difundido por Saturnino de Brito, foi aplicado com êxito em várias cidades, “entre as quais Buenos Aires, e está sendo executado em Santos.” (BRITO, 1943b, p. 46).

Adepto do urbanismo sanitaria<sup>225</sup>, Luiz Costa seguiu o padrão estético e as concepções projetuais das obras executadas por Saturnino de Brito. Nos trabalhos de Brito destaca-se a arquitetura despojada dos edifícios das estações elevatórias que, segundo Andrade (1990, p 78), “quase sempre comportava banheiros públicos”. Em Florianópolis, conhecidas como “Castelinhos”<sup>226</sup>, as estações cumprem o papel de destacar a estética na implantação, além de deixar à vista a materialização de tão vultoso investimento.

Figura 55: O valor estético do Castelinho, junto ao mar. C.1930



Fonte: Mural do Edifício Cristal (Rua Trajano)- Foto do autor/Jul-2012

<sup>224</sup>O sistema separador absoluto, de valor sanitário vitoriosamente proclamado no XIII Congresso Internacional de Higiene, reunido em 1903 em Bruxelas, consiste em distribuir os serviços de saneamento em duas redes distintas: 1ª a rede sanitária, que só recebe despejos; 2ª a rede pluvial, que exclui absolutamente os despejos e, pelo caminho mais curto, descarrega nos canais, nos rios, nos lagos ou no mar. (BRITO, 1943b, p. 46).

<sup>225</sup>Urbanismo, à época, implicava em sanitaria (TEIXEIRA, 2002, p. 20).

<sup>226</sup>Para a aplicação, o projeto foi dividido em três distritos com a construção de três Estações de Elevação. Um na praça XV de novembro, em estilo neoclássico, e as outras duas estações construídas nas praças Celso Ramos e São Sebastião, ambas na área Norte. (RAMOS, 1986, pp. 97 - 104).

Figura 56: O Castelinho, o Largo e o Miramar. C.1930



Fonte: Mural do Edifício Cristal (Rua Trajano)- Foto do autor/Jul-2012

Nas figuras, em destaque o “castelinho” e seu valor estético, nas proximidades da Praça XV e Largo Fernando Machado, junto ao Miramar à margem da baía sul. Diante de tão vultosos investimentos, no segundo mandato, Hercílio Luz (1918-1922) vai impor a aplicação da lei nº 1178 (1917), tornando obrigatório “o serviço de esgoto das casas e demais providências de natureza sanitária quando a isso se opuserem os respectivos proprietários ou seus representantes.” (TEIXEIRA, 2002, p. 20).

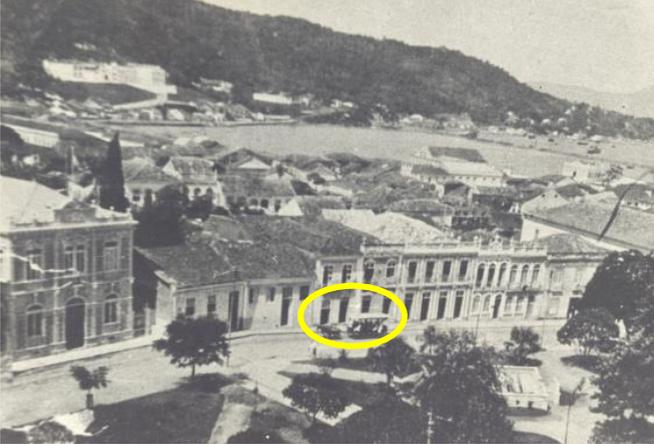
Apesar das limitações, estes serviços representavam um enorme avanço, se considerarmos que no último quartel do século XIX, a cidade apresentava como melhoria urbana de maior alcance e mais relevante, o transporte urbano realizado por muare entre o centro e a área norte da cidade, os bairros da Praia de Fora, Mato Grosso e Pedra Grande. O transporte coletivo, como tal, segundo Teixeira (2002, p. 19), “vai ser instalado com carros de aluguel, por volta de 1871 e já em 1880 se inauguram diversas linhas de bondes, puxados a burro”.

A partir de então, a modernização dos transportes em Florianópolis se manteria estagnada. No Rio de Janeiro, pouco tempo depois, a partir de 1892, conforme abordamos, com a difusão da eletricidade, os bondes, até então movidos a tração animal, foram convertidos à eletricidade. Na Capital catarinense, os serviços de bondes à muare foram interrompidos, sendo recontratado em 1907 e

implantado, efetivamente, a partir de 1908<sup>227</sup>, quando em Santos já se implantava o bonde elétrico .

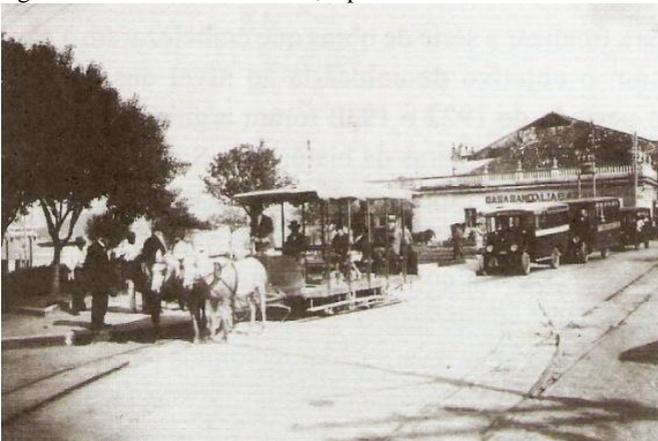
As imagens a seguir registram dois momentos dos bondes a muaras na Cidade:

Figura 57: O Bonde à Burro subindo a ladeira da Rua dos Ilhéus C. 1910



Fonte: Acervo Casa da Memória (FCFFC)

Figura 58: O Bonde e o Ônibus, o passado e o futuro. C. 1928



Fonte: Corrêa (2004, p. 300)

<sup>227</sup>A linha foi inaugurada em 12 de abril deste ano com um percurso entre a Rita Maria e o Largo 13 de Maio. O capital primitivo foi aumentado para realizar o prolongamento da linha da Praça XV pela Praia de Fora e Mato Grosso até a Estação Agronômica. (Mensagem do Governador Gustavo Richard ao Congresso Representativo em 02/08/1908, p. 30- Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd>).

Assim como o transporte marítimo, ao longo das baías, os bondes puxados a burros se tornariam obsoletos pelo avanço do transporte rodoviário motorizado, alcançando seu fim em 1934<sup>228</sup>, substituídos definitivamente pelos ônibus, cuja implantação já estava em curso. Efetivamente, “os ônibus começaram a circular em Florianópolis logo após a inauguração da ponte.” (PELUSO JR, 1991, p. 331). Na imagem podemos perceber o momento em que os ônibus e os bondes puxados a burro funcionavam simultaneamente, junto à antiga Praça do Mercado, então Largo Fernando Machado, “esse lugar urbano particular, de interface entre mar e terra, veio também a ser utilizado como terminal dos ônibus, que substituíram os antigos bondes de tração animal.” (TEIXEIRA, 2009, p. 213).

No entanto, conforme as mensagens que demonstram a continuidade do interesse do governo na implantação dos bondes elétricos ainda em 1924, Florianópolis não conheceria este sistema, apesar de fazer parte das intenções expostas nas duas gestões consecutivas de Hercílio Luz à frente do Governo do Estado<sup>229</sup>, inserindo-se no projeto de ligação com o continente, cruzando a futura ponte metálica.

Para além desta intenção frustrada do governo Hercílio Luz em implantar os bondes elétricos, cabe ressaltar as inúmeras obras empreendidas em seus governos e que deram nova feição à Capital. Tendo saneado as finanças do Estado, através de uma reforma tributária capitaneada por Adolfo Konder, Secretário da Fazenda, o Governo Hercílio Luz contraiu empréstimo para a realização de múltiplos projetos<sup>230</sup>.

A figura a seguir apresenta a distribuição espacial de algumas das obras realizadas por Hercílio Luz durante seus três mandatos:

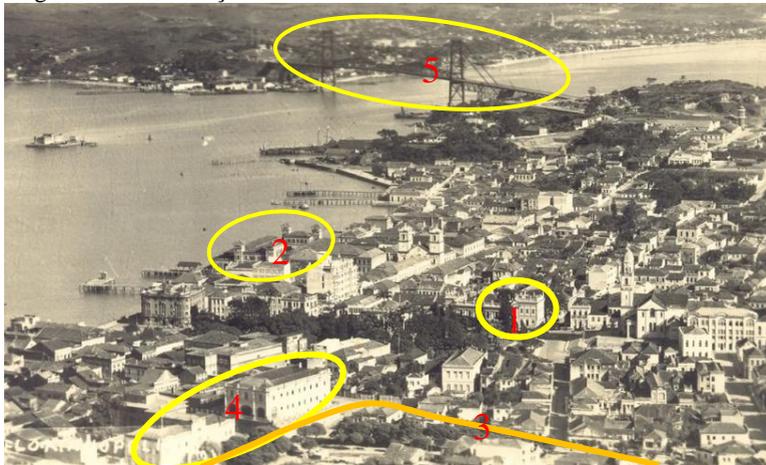
---

<sup>228</sup>O fim dos serviços de bonde à tração animal ocorreu em 25 de setembro de 1934, num movimento de protesto, onde participaram alunos do Ginásio Catarinense e da Faculdade de Direito. Revoltados contra este meio de transporte que consideravam antiquado, (...) jogaram os bondes pela balaustrada, ao lado do Miramar, nas águas da Baía Sul (VEIGA, 2004, p. 88).

<sup>229</sup>Contratou o Governo a construção de uma linha de *Tramways* elétricos, de Florianópolis a São José, passando pela ponte Independência, e de outras linhas na Capital, dentre elas uma até o lugar Três Pontes, no Distrito da Trindade, onde será construído o novo cemitério público. (Mensagem enviada ao Congresso Representativo em 22 de julho de 1924, p. 31- Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd>).

<sup>230</sup>Foram aplicadas consideráveis somas para pagar a mão de obra referente a construção da Avenida do Saneamento e às desapropriações, pagamentos à Fundação Rockefeller, além das adutoras de captação de água e estudos realizados, estudos para implantação de bondes elétricos, além da obra principal a ponte metálica (Conforme Mensagem enviada ao Congresso Representativo em 22/07/1922).

Figura 59: Distribuição das obras de Hercílio Luz na Área Central. C. 1940



Fonte: Acervo Casa da Memória (FCFFC)- Marcações do Autor

Entre as obras empreendidas por Hercílio Luz, visando a modernização da capital, destacam-se a Reforma do Palácio do Governo (1895-1898) (1); a primeira ala do Mercado Público (1895-1898) (2); A Renovação Urbana da Fonte Grande, o Saneamento e a Avenida (1918-1922) (3); As novas edificações da Escola Normal e do Instituto Politécnico (1920- 1926) (4); além da Ponte Independência (1922-1926) (5), que viria a ser denominada “Ponte Hercílio Luz”<sup>231</sup>. Com estas inúmeras obras, tal governo veio a imprimir, de acordo com Teixeira (2009, p. 191), “uma marca de modernidade, instaurando a comunicação permanente com o continente e saneando um trecho da cidade considerável para a época, além de outras iniciativas de renovação urbana”.

Assim como Floriano Peixoto foi considerado o consolidador da República, Hercílio Luz, por suas obras na Capital, pode ser considerado o consolidador de Florianópolis como a Capital do Estado, modernizando-a e ligando-a com o Continente, condição indispensável a tal manutenção e sobre a qual discorreremos.

Identificamos no governo Gustavo Richard um primeiro momento de impulso às ações modernizadoras na Capital catarinense, durante as duas primeiras décadas do século XX. O outro período de seguimento às ações viria nos dois governos consecutivos de Hercílio

<sup>231</sup> A denominação anterior seria Ponte da Independência, nome abandonado em homenagem ao engenheiro-governador, maior artífice político da modernidade pretendida (TEIXEIRA, 2009, p. 210).

Luz (1918- 1922/1922-1926) e será alvo de nossos estudos nos tópicos seguintes.

A necessidade de modernização dos serviços urbanos se apresentava como indicativo de um novo tempo, a vida republicana apelava por mudanças políticas e culturais. Diante das péssimas condições das habitações e do modo de vida da população residente, assim como o cortiço “Cidade Nova”, a Fonte Grande e a área em seu entorno, não só deixariam de existir pela renovação urbana, mas pelas alterações toponímicas, acompanhando as transformações do espaço.

Desta forma, através da realização de obras de saneamento, melhoria das vias de circulação e o embelezamento pelas novas exigências no padrão das edificações, promover-se-ia a renovação urbana da Fonte Grande com o estabelecimento de espaços e edificações monumentais, incorporando um território contíguo ao centro do poder.

#### 4.4 RENOVAÇÃO URBANA DA FONTE GRANDE- O SANEAMENTO, A AVENIDA E A EDUCAÇÃO

Havia uma faceta maldita, de vício e violência, abrigada pela urbe, que tinha seus atores, seus espaços e seu tempo. Eram eles os boêmios, protagonistas essenciais dos cenários urbanos condenados, que se decompunham em uma variedade de “tipos suspeitos”, aos quais se mesclavam embarcações, soldados- supremo perigo para a família burguesa e suas virtudes. (PESAVENTO, 1997, p. 27).

A localização da Fonte Grande com seu adensamento populacional de baixa renda próximo à igreja, à praça e ao palácio, espaços frequentados pelas elites, aliados a necessidade de saneamento e renovação da área urbana, acentuaram os interesses da classe dominante sobre esta localização, à qual interessava implantar novos padrões urbanísticos, adequando-a para o convívio das categorias sociais em ascensão e a expansão da máquina do Estado.

No período entre a Proclamação da República e as duas primeiras décadas do século XX, foram realizadas na capital catarinense, intervenções visando a higienização, melhoria das vias públicas e das edificações, além de aterros promovendo o saneamento e urbanização, que de longa data se procediam nas margens da Baía Sul, com o lixo, pedras e o barro retirado das ruas centrais em nivelamento ou dos aclives em amenização.

No intuito de modernizar a Capital, a renovação urbana da Fonte Grande e seu entorno diminuiriam a condição de área residencial da população de baixa renda, inserida na área central, conseqüentemente, reduzindo a circulação destas categorias. Desta forma, com as obras de drenagem, saneamento e abertura de vias de circulação, junto às margens do Rio da Fonte Grande, proceder-se-ia a renovação urbana e a demolição dos antigos casarios, habitações coletivas, ribeirinhas e arredores, estabelecendo ambientes adequados e destinados a novos convívios. Este processo resultaria na exclusão de setores das classes menos favorecidas desta proximidade, no caso em particular as comunidades no entorno da Fonte Grande.

Concretizando estas intenções, as intervenções urbanísticas de cunho sanitaria e as ações higienistas, visavam, além de sanear, higienizar e transformar a paisagem urbana, impor também a modificação de hábitos e costumes, novos modos de viver, uma nova imagem do cidadão, adequando-o à cidade moderna, símbolo da urbe republicana, ordenando pretensamente o espaço para alcançar o progresso.

#### **4.4.1 A Fonte Grande e seus Limítrofes - O Lócus da Renovação Urbana**

A cidade, contudo não é maldita e degradada somente em função dos seus espaços arruinados, mas principalmente pelas práticas sociais que abriga e pelos personagens que povoam aqueles lugares. (PESAVENTO, 1997, p. 34).

Conforme relatamos, as áreas adjacentes à praça XV, pelo lado leste, foram sendo ocupadas por população de baixa renda, enquanto os ricos se deslocavam para os bairros ao norte da região central, entretanto, desenvolviam suas atividades políticas e comerciais no centro, nas proximidades da área portuária. A colocação da igreja e dos órgãos governamentais ao redor da praça central e próximos ao porto, local do comércio, das trocas e dos encontros, ponto convergente dos habitantes das localidades e dos viajantes que chegavam à Ilha, fizeram desta localização a área central do núcleo urbano.

Na ocupação do território urbano, alguns acidentes geográficos apresentam-se como relevantes. A parte leste da praça apresentava condições topográficas desfavoráveis à expansão do núcleo urbano, uma pedreira e a várzea da Fonte Grande, nascente nas fraldas do Morro do “Sinal”, obstaculizavam-no, tornando-se o alvo de ocupação pelas classes de menor renda.

Esta localização consolidaria a sua ocupação durante o século XIX, caracterizando-se pelo deslocamento de antigos moradores do lado oeste da praça, os quais, com o desenvolvimento do comércio nas quadras subsequentes, venderiam suas propriedades e se instalariam na parte leste<sup>232</sup>, local para onde também se deslocavam parcelas significativas de famílias e indivíduos que se instalavam na cidade, quase sempre em situação de pobreza<sup>233</sup>, proporcionando, conforme relatamos, a formação de cortiços.

Figura 60: Planta Topográfica da Cidade do Desterro (1876).



Legenda: (—): Rua da Tronqueira (1); (—): Rua da Pedreira (2); (—): Rua da Fonte (3); (—): Rua José Jacques (4); (—): Beco da Pedro Soares (5); (—): Beco Irmão Joaquim (6); (—): Beco do Quartel (7); (—): Rua Menino Deus (8); (—): Rio da Fonte Grande; (—): Futura Avenida do Saneamento.

Fonte: IPUF. (Marcações do Autor)

<sup>232</sup> As pequenas propriedades e os proprietários muito pobres conduziram à ruína progressiva e paulatina as antigas edificações- que as passavam adiante aos capitalistas que ambicionavam incluir mais uma parcela de terreno à sua propriedade vizinha, e o faziam por pouco dinheiro, enquanto o morador mudava-se para um cortiço qualquer, do **Beco sujo** ou do **Beco do Segredo**. (CABRAL, 1979, pp. 232- 233). (Grifo nosso).

<sup>233</sup> Pobreza para efeito deste estudo deve ser entendida como “uma situação na qual uma pessoa (ou uma família) não tem condições de viver dentro dos padrões socialmente estabelecidos em um certo momento histórico.” (STOTZ, 2005, p. 53).

A Figura 60 mostra as localidades em torno da Fonte Grande e sua situação em relação a matriz, a praça e o porto, no final do século XIX. A planta topográfica datada de 1876, quando a população urbana acusava pouco mais de 10.000 habitantes, apresenta ao longo do Rio da Fonte Grande, também conhecido como Rio da “Bulha”<sup>234</sup>, alguns espaços mais adensados, principalmente a Rua da Tronqueira(1); a Rua da Pedreira (2); a “Rua da Fonte”(3) e a Rua Menino Deus (8) na localidade da Toca, conduzindo ao Hospital de Caridade. Partindo destas vias os Becos da “Pedro Soares” (5); “Irmão Joaquim” (6), também conhecido como o Beco “Sujo”; e o “Beco do Quartel” (7), além da Rua José Jacques (4), desde a proximidade com ambas as margens até o encontro com a Rua da Tronqueira.

Portanto, quando nos referimos à Fonte Grande, estamos considerando a área ao longo das margens do curso d’água homônimo e as vias acima citadas, destacando-se em cada uma das margens, a Tronqueira, a Pedreira e os citados becos adjacentes, bem como os arruamentos no entorno do Campo do Manejo e sua extensão ao bairro da Toca. As fontes históricas, quando se referem ao lado pobre da cidade ou ao “lado sul”, remetem a estas localidades.

Na análise da ocupação do espaço devem-se considerar alguns aspectos relativos a distribuição dos estabelecimentos em relação à Fonte Grande, presentes na figura 60. Frente à praça o Trapiche Municipal e o Mercado do Peixe. A oeste, além do Porto e da Alfândega, situam-se no entorno da Praça, a Casa de Câmara e Cadeia, o Palácio do Governo e a Igreja Matriz, a leste o Campo do Manejo e o Hospital de Caridade. Estes estabelecimentos emblemáticos comportavam as obras de arquitetura mais representativas na composição da cidade, destacando-se em meio ao conjunto de casario, em sua maior parte de tipologia simples, justapostos ao longo da linha da orla.

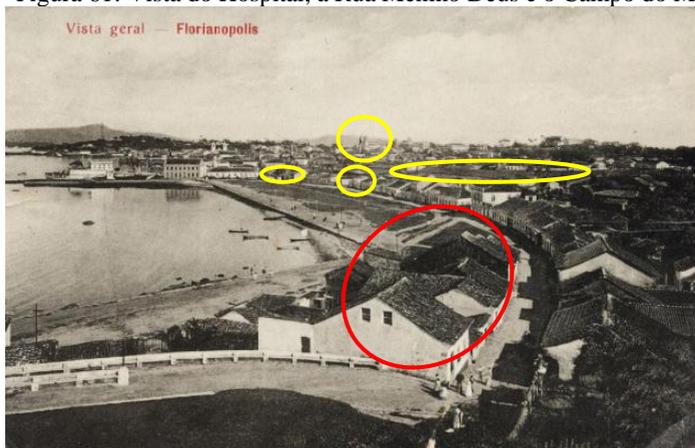
A condição de contiguidade à área central, aliada as más condições sanitárias, fez da Fonte Grande o local adequado à expansão ou construção de uma nova centralidade, pautada no que havia de mais moderno no urbanismo que resultou das experiências do século XIX, a avenida saneada, iluminada e esteticamente emoldurada por modernas

---

<sup>234</sup>Segundo o dicionário Aurélio, o termo significa “Confusão de sons ou de gritos”. Provavelmente tal denominação se originou na concentração e no convívio de lavadeiras às suas margens, popularizando-se com a aglomeração de categorias populares nas proximidades. Todavia, por entender que as alcunhas carregam uma conotação social-ideológica, optamos pela denominação oficial e mais antiga (Fonte Grande), por não ser pejorativa e indicar as características físico-geográficas do lugar. (Nota do autor).

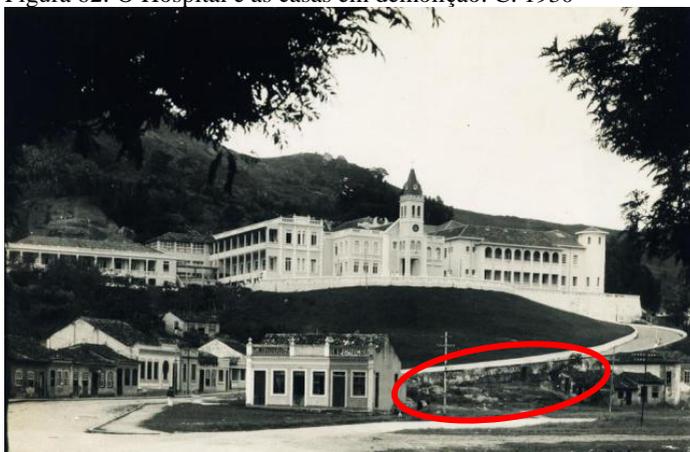
edificações, aproximando este espaço dos padrões urbanos existentes no entorno da praça central.

Figura 61: Vista do Hospital, a Rua Menino Deus e o Campo do Manejo



Fonte: Acervo Casa da Memória (FCFFC)

Figura 62: O Hospital e as casas em demolição. C. 1930



Fonte: Acervo Casa da Memória (FCFFC)

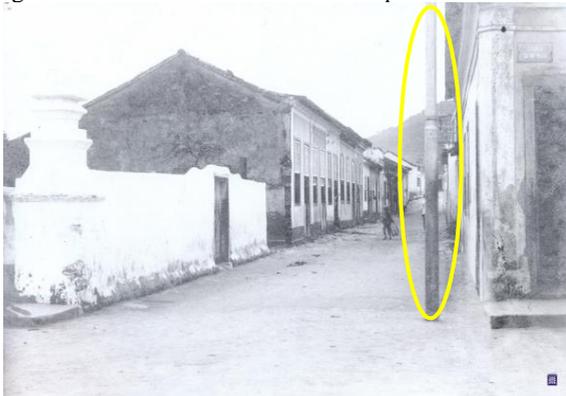
Nas figuras, a extremidade leste, pode se observar a Toca marcada pela Capela e o Hospital. Destacamos na figura 61, além da Igreja Matriz no centro ao fundo, também o Campo do Manejo e os citados becos contíguos, do Quartel e Irmão Joaquim, acessados pela Rua Menino Deus, frontal à orla. Na figura 62, o hospital acima e as habitações na base do Morro da Boa Vista, em processo de renovação.

Em destaque a demolição de algumas casinhas de porta e janela, até então remanescentes, isoladas pelos sucessivos aterros<sup>235</sup> que foram distanciando este bairro de pescadores do mar. Historicamente, o Hospital de Caridade acolhia os doentes pobres<sup>236</sup> locais ou vindos de outras partes, deixados nos trapiches pelas embarcações, até mesmo por que a chegada das pessoas na área central, quase que exclusivamente, era realizada por via marítima. Desta forma, os doentes desembarcavam nos cais, a sós ou acompanhados, hospedando-se em habitações coletivas, enquanto aguardavam atendimento.

Com efeito, não foram as epidemias que determinaram o aparecimento dos primeiros hospitais, segundo Cabral (1979, p. 183), “foi a pobreza da população, que não tinha meios para curar-se dos males de todos os dias, das perturbações de saúde, às quais, mesmo os mais cuidadosos, estão sujeitos”. As habitações coletivas concentravam-se em maiores proporções nos Becos contíguos ao Campo do Manejo. Em relação aos proprietários das estalagens, segundo Santos (2009c, p. 88), “parte da área da Fonte Grande era da Igreja e localizava terrenos e casas de cônegos e de Ordens que os alugavam aos mais pobres”.

Um destes becos e suas características, sócio-espaciais e arquitetônicas, podem ser observados a seguir:

Figura 63: Entrada do Beco Irmão Joaquim. C. 1910

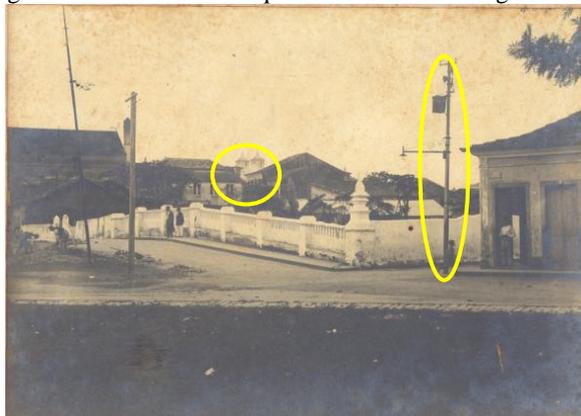


Fonte: Acervo do IHGSC

<sup>235</sup>Dupla vantagem: de um lado livrar-se da indesejável população do bairro, em um processo seminal de exclusão urbana, e de outro, ganhar espaço ao mar, revendendo-o. (TEIXEIRA, 2002, p. 28).

<sup>236</sup>A assistência no Hospital de Caridade, Segundo Cabral (1972, p. 191), “era para os miseráveis, para os indigentes, para os famintos, para os desarrimados, para os esquecidos, para os abandonados, para os aflitos, nascidos aqui mesmo ou aqui desembarcados de navios em transito”.

Figura 64: Beco Irmão Joaquim e a Ponte do Vinagre. C. 1910



Fonte: Acervo do IHGSC

Na figura 64, à esquerda, o Beco Irmão Joaquim tendo ao fundo no centro, em destaque, as torres da Igreja Matriz. No lado esquerdo, há a cabeceira da Ponte do “Vinagre”<sup>237</sup> sobre o Rio da Fonte Grande. As casas geminadas alinhadas, figura 63, em boa parte habitações coletivas, faziam fundos ao curso d’água<sup>238</sup>, onde se realizavam os despejos. Nesta localização, segundo Santos (2009c, p. 88), “a Ordem Terceira da Penitência era proprietária do Beco Irmão Joaquim, que as alugavam aos pobres”. Na esquina do beco, à direita, destaca-se um armazém colonial, contíguo ao Campo do Manejo, observando no detalhe, apesar da abundância em madeira, o poste metálico, justificando-se “por serem muito superiores aos postes de madeira, não somente quanto a elegância e uniformidade como também em relação à sua duração”<sup>239</sup>. Percebe-se no discurso a preocupação com a estética, como parte essencial do serviço.

A área no entorno do Campo do Manejo apresenta ocupação contínua, composta em parte por cortiços, habitados, segundo Cabral (1979, p. 201), por “gente ainda mais pobre, quase sempre nova na

<sup>237</sup>Devido aos despejos, o mau odor na ponte próximo a foz e ao Forte Santa Bárbara era intenso, desta forma a referida passagem ficou conhecida como Ponte do Vinagre.

<sup>238</sup>Sobre o rio da Bulha davam fundos as casas do Beco Sujo e outros casebres que contornavam a Pedreira e iam até a rua do José Jacques- casinhas que abrigavam, nos primeiros tempos a gente mais pobre da vila e, mais tarde, com a proximidade do quartel, as famílias dos soldados, e até mesmo as marafonas que acudiram na cidade, ou nela se fizeram (CABRAL, 1979, p. 197).

<sup>239</sup>Conforme Mensagem do governador Gustavo Richard ao Congresso Representativo em 17/09/1910, p. 24. (Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd-> Acessado em 22/04/2013).

cidade, soldados, suas famílias, suas companheiras e filhos, gente rezinguenta, sem papas na língua, de vocabulário duro e bastante sujo”. Nestas descrições de Cabral, devemos levar em consideração que “em cenários complexos ou não familiares, o indivíduo tende a classificar o que vê de acordo com categorias simples e genéricas, baseadas em estereótipos sociais.” (SENNETT, 2008, p. 295).

Nesta margem leste da cidade, o Campo do Manejo pela movimentação de tropas fomentava demandas que promoviam a fixação de um determinado contingente populacional, ligados às atividades correlatas, pois “os assuntos militares estiveram sempre em primeiro plano em Nossa Senhora do Desterro, onde eram constantes a passagem e o acantonamento de tropas, que, por vezes, excediam o total da população civil.” (ARAÚJO, 2012, p. 04).

Decorrente desta função, a ocupação da área no entorno do Campo do Manejo<sup>240</sup>, proximidades da Fonte Grande e sua várzea, estendeu-se pela Tronqueira e a Toca. A importância desta instituição militar à ocupação da área está no fato de que, “não se deve subestimar a presença de uma guarnição militar como agente construtor de cidades. Um exército permanente é um corpo de consumidores que faz exigências em massa.” (MUMFORD, 2008, p. 432).

A Pedreira, por sua vez, acessada por uma via perpendicular à lateral da praça, se apresentava como limite à expansão do plano urbano por sua topografia acidentada e solo rochoso.

Figura 65: Casinhas da Pedreira. C. 1890



Fonte: Gerlach (2010, p. 618)

<sup>240</sup>Em 1791, por aqui apareceu o Coronel Manoel Soares de Coimbra que cuidou de construir um Quartel, que tivesse espaço para que a tropa se exercitasse no manejo das armas. Passou, para tanto, as conversas na Ordem Terceira, tomou-lhe uns terrenos, alegando que eram necessários aos serviços do Rei e aproveitou a extensa área que ia do Rio da Bulha aos contrafortes do Morro da Boa Vista (CABRAL, 1979, p. 321- 322).

A Pedreira, apesar da localização privilegiada, contígua a praça, não havia se tornado, até a primeira década do século XX, área de interesse explícito pelos setores privilegiados, talvez pelo terreno pedregoso e a vizinhança com o quartel. A figura mostra a tipologia das habitações na Pedreira, as quais seriam demolidas para a construção da Escola Normal e do Grupo Escolar Dias Velho. No lado direito da via, uma sequência de casinhas de porta e janela, bastante comum em estabelecimentos de habitação coletiva. Caracterizada como local de moradia da população pobre, fortemente adensada, representava um “certo perigo” ao passeio das elites. De forma geral, nas cidades, estes espaços “configuravam a zona perigosa aos bons costumes, onde evitavam passar as pessoas de respeito, principalmente as do sexo feminino.” (PESAVENTO, 1997, p. 27).

A proximidade ao centro de poder e as péssimas condições sanitárias das habitações tornariam a Pedreira atrativa à expansão da infraestrutura urbana e à máquina do Estado, o *locus* para um ensaio de modernidade, a avenida e o saneamento abrigando as instituições educacionais, símbolos do progresso e da certeza de uma ordem para o futuro, incorporando uma área renovada à cidade. Ou seja, tal localidade apresentava padrões incompatíveis com a modernização da cidade em curso. Na descrição de Cabral (1979, p. 199), “a Pedreira foi (sem desconsiderar a Figueira nem a Toca) o bairro mais sujo que jamais existiu em Nossa Senhora do Desterro”.

Diante deste quadro e da imposição de novos padrões de comportamento social, “setores que formavam as elites florianopolitanas passaram a enquadrar sob uma nova racionalidade aquilo que consideravam uma ameaça latente aos seus ideais de progresso e de modernidade.” (ARAÚJO, 1989, p. 13). Na ânsia de demarcar seu lugar social, os mais abastados, segundo Neckel (2003, p. 59), “passaram a aspirar distinções diante do restante da população, advogando o domínio de certas parcelas do espaço urbano e a adoção de hábitos e sensibilidades demonstrativos de diferenciação social”.

Os lugares no entorno do Rio da Fonte Grande, os quais seriam alvo de renovação, podem ser observados na sequência de imagens a seguir:

Figura 66: Beco do Quartel



Figura 67: Rua José Jacques com a Tronqueira



Fonte: Acervo do IHGSC

Figuras 68 e 69: Casas às margens com fundos à Fonte Grande canalizada



Fonte: Acervo do IHGSC

Figura 70: Casas na Fonte Grande; Figura 71: Pontilhão cruzando p/ a Pedreira



Fonte: Acervo do IHGSC

Figuras 72 e 73: Casinhas da Toca, abaixo do Hospital, no detalhe



Fonte: Acervo do IHGSC

Traços de uma herança que caracteriza historicamente as diferenças sociais e seus reflexos sobre a ocupação do espaço urbano, onde os menos favorecidos são, neste processo de urbanização, produtores do espaço, mas continuamente empurrados para áreas mais distantes à medida que estas áreas se valorizam. A função dos pobres como promotores da expansão da cidade mostra claramente o papel desta categoria social como produtora do espaço urbano e a posterior ocupação, uma vez instalada a infraestrutura, pelas classes mais abastadas.

O território urbano, de forma geral, apresentava uma ocupação rarefeita. Todavia, na Fonte Grande o adensamento agravava as condições sanitárias por ser uma várzea, pela deficiência na coleta de lixo, ausência de rede de esgoto e carência de equipamentos urbanos, tornando-se o local foco de constantes epidemias<sup>241</sup>, principalmente a temida febre amarela. Neste sentido, objetivando combater esta situação, “um dos elementos que se revelaram estratégicos nas tentativas de reformas sociais foram as políticas de saneamento que produziram neste período em Florianópolis.” (ARAÚJO, 1989, p. 13).

O crescimento desordenado, formando pequenas comunidades em área demarcada do território, aglomerações em espaços restritos, compostas por grupos heterogêneos, puseram em evidência problemas urbanos, gerados muitas vezes por modos de vida rural em meio à cidade que aspirava ares de urbanidade. Para alterar esta realidade impunham-se novas formas de suprir as necessidades, a sobrevivência, configurando-se “a questão social como uma questão propriamente urbana: se era preciso reordenar espaços, com mais profundidade se

<sup>241</sup> A febre amarela visitou a Província com mais frequência: 1852, 1853, 1857, 1876 e 1880 (CABRAL, 1987, p. 188).

tratava de disciplinar as vivências coletivas.” (PESAVENTO, 1997, p. 27).

A abundância de lugares mal vistos, bares, tavernas, prostíbulos, os espaços à beira do cais, os becos densamente povoados, locais sujos que infestavam a cidade e eram considerados perigosos aos bons costumes, configuravam-se a imagem da decadência moral, consistindo-se em um fator “infinitamente manipulável para fins ideológicos.” (LE GOFF, 2003, p. 411). Neste sentido, há de se considerar que, por volta de 1920, a ideologia do progresso, “embora tendo um sentido agudo da miséria e da exploração, tinha muitas vezes a tentação de as tornar responsáveis pelas iniquidades da ordem social e do desenvolvimento industrial.” (LE GOFF, 1994, p. 266).

Devido aos contrastes dos modos de vida entre ricos e pobres, estes últimos considerados incompatíveis com o “progresso”, na Florianópolis de fins do século XIX e primeiras décadas do século XX, a proximidade da aglomeração dos locais de habitação dos pobres com as áreas de trabalho, comércio e passeio das elites, promoviam contatos inconvenientes. Os encontros ocorriam nas ruas, “onde se cruzavam os mais diversos tipos de pessoas, seja do ponto de vista ocupacional social ou mesmo moral.” (PESAVENTO, 1999, p. 41).

Até a primeira metade do século XIX, pela conjuntura social da época, pobreza e riqueza diferenciavam-se por origem étnica e posição na sociedade, porém ainda dividiam os mesmos espaços na cidade. A separação das áreas de moradias de ricos e pobres dentro da área urbana, de acordo com Sugai (1994, p. 14), “começou a tornar-se mais evidente em Desterro, apenas no final do século XIX, coincidindo com uma nova estruturação das classes sociais e o surgimento da classe média”. Processo que, ainda segundo Sugai (1994, p. 32), “fora solidificado nas primeiras décadas do século XX”.

A emergência do trabalho livre na sociedade acentuaria ainda mais a ocupação destas áreas pela população mais pobre. A pobreza na cidade neste período, até a segunda metade do século XIX, tinha as características de uma pobreza incluída<sup>242</sup>. Entretanto, com os novos valores impostos e uma nova forma de ver o “outro”, fundadas em relações mercantilistas, a pobreza passaria a ser enquadrada numa condição de marginalizada. Cabe lembrar que “a pobreza não é apenas uma categoria econômica, mas também uma categoria política acima de

---

<sup>242</sup>A pobreza incluída seria, segundo Santos (2002, p. 69), “uma pobreza acidental, às vezes residual ou sazonal, produzida em certos momentos do ano, uma pobreza intersticial e, sobretudo, sem vasos comunicantes”.

tudo. Estamos lidando com um problema social.” (SANTOS, 2009a, p. 18).

Na Ilha de Santa Catarina, até o início da segunda metade do século XIX, ainda vivia-se em “um mundo onde o consumo não estava largamente difundido, e o dinheiro ainda não constituía umnexo obrigatório, a pobreza era menos discriminatória.” (SANTOS, 2002, p. 70). A diferenciação social cada vez maior, entre ricos e pobres, fez emergir a condição de pobreza marginalizada, reconhecida e estudada “como uma doença da civilização, produzida pelo processo econômico da divisão do trabalho, internacional ou interna. Admitia-se que poderia ser corrigida, o que era buscado pelas mãos dos governos.” (SANTOS, 2002, p. 69).

Ao mesmo tempo, durante o século XIX, o aumento da população e a intensificação dos meios de comércio e transportes trouxeram à Santa Catarina inúmeros problemas sanitários, pois foi o século das grandes epidemias de varíola, de cólera e de febre amarela, justamente pelas más condições sanitárias das habitações e espaços públicos. Por consequência, “a questão das epidemias colocava na ordem do dia o debate urbanístico sanitário.” (PESAVENTO, 1999, p. 168).

Diante das transformações urbanas que proporcionavam à cidade um aspecto de modernização, rumo a uma modernidade desejada, as opções que se apresentavam não poderiam, dentro dos padrões das elites, trazer de volta o passado, com a constituição de núcleos populacionais que agrupariam bairros cuja existência constituía, segundo Araújo (1993, p. 94), “a própria história da cidade, mas uma história, porém, que os dominantes locais ansiavam por superar e colocar no campo das coisas que deveriam pertencer, segundo seus discursos, ao passado da velha Desterro”.

A proximidade com o curso d’água e a disseminada prática de lançamento dos dejetos seriam justificativas às intervenções, transformando radicalmente a feição urbana local, demolindo as moradias das classes de menor renda. A Fonte Grande em seu curso sinuoso percorria sujo e pestilento, de acordo com Pauli (1976, p. 348), “a maior área plana do centro. Poluíra-se com o serviço que lhe deram de carregar os dejetos dos fundos das casas pobres e os que vinham por um cano malcheiroso do então Quartel do Campo do Manejo”.

Mas, é sempre bom lembrar que esta forma de utilização dos cursos d’água acompanha o desenvolvimento das cidades, onde o rio ou canal sempre fora “o mais barato e mais conveniente lugar de despejo de todas as formas solúveis e semi-solúveis de detritos. A transformação

dos rios em esgotos abertos foi um fato característico da economia paleotécnica.” (MUNFORD, 2008, p. 546).

O Córrego da Fonte Grande, responsável pela insalubridade da parte oriental da cidade, teria sua canalização realizada por iniciativa do Estado, processo iniciado com o aterro da praia da Boa Vista, a partir de fins do século XIX<sup>243</sup> e a construção de molhes de pedra adentrando o mar na foz onde deságua junto ao Forte de Santa Bárbara.

#### 4.4.2 Saneamento da Fonte Grande

Desaguando na extremidade oeste da praia da Boa Vista, junto ao Forte Santa Bárbara, o Rio da Fonte Grande acumulou, ao longo do tempo, matéria orgânica na referida praia, tornando-a lodosa. Durante suas funções de engenheiro de obras da Província de Santa Catarina entre os anos de 1888 e 1889, Hercílio Luz já encarava o problema dos aterros na praia junto a foz da Fonte Grande. Em 1895, quando do seu primeiro Governo, deu prosseguimento à questão<sup>244</sup>. Atuando também na condição de Presidente do Conselho Municipal (1898- 1902), defendeu o projeto de canalização da Fonte Grande.

As obras de saneamento, inicialmente, restringiam-se a conduzir o fluxo da foz mar à dentro, as quais ganharam vulto, efetivamente, “a partir de 1905, com pequenos amuramentos e depois sendo construído, com verbas federais, um cais que tinha início no mar e terminava no Arroio da Bulha.” (ANDRADE, 1981, p. 68). Desta forma, com as contínuas obras de aterro, junto à praia da Boa Vista, o fluxo das águas foi conduzido por molhes para distante da área urbana<sup>245</sup>.

Ao longo da Fonte Grande, o escoamento das águas apresentava obstruções, provocando o surgimento de charcos, dependendo à época do ano e o regime das chuvas. Em seu percurso, este curso d’água recebia todo tipo de despejos. Entretanto, historicamente, constituía-se em local de trabalho das lavadeiras das localidades do entorno, as quais à medida que as águas iam ficando impróprias, cada vez mais, subiam o morro em busca de água mais adequada aos seus trabalhos.

---

<sup>243</sup>Por funcionar no local o hospital militar, em 1884 o Governo provincial iniciou o aterro, a pedido de um médico general (CABRAL, 1979, p. 128).

<sup>244</sup>Com vistas à canalização do arroio da Bulha, contratou o engenheiro Dr. Fausto de Souza, então encarregado das Obras do Porto, para criação de um projeto (PAULI, 1976, p. 41).

<sup>245</sup>O trecho do cais de saneamento com 460 metros de extensão, situado entre a Prainha e o Córrego da Bulha, ficou concluído e do mesmo modo a muralha constituindo a margem esquerda do dito córrego a terminar no aludido cais ficou também concluída (Mensagem enviada pelo governador Vidal Ramos ao Congresso Representativo em 24/05/1913, p. 56- Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd-> Acesso realizado em 25/04/2013).

Na capital, as obras empreendidas por Hercílio Luz na condição de engenheiro de obras públicas, no alvorecer da república, prenunciavam outras que faria mais tarde no posto de Governador. Das intervenções do final do século XIX, “resultava o melhoramento do local em que o arroio da Bulha entrava sujo no mar, saneando precariamente aquela antiga área do centro urbano da cidade.” (PAULI, 1976, p. 43).

Ao entrar o século XX, embora a prefeitura tenha implantado o serviço obrigatório de retirada de materiais fecais das habitações, os mesmos continuavam tendo como destino as praias. Devido ao custo do serviço, aliado à ineficácia da fiscalização, aos hábitos enraizados e a comodidade do curso d’água próximo, persistiram os lançamentos dos dejetos na Fonte Grande. Desta forma, nas localidades junto à sua margem surgiam os primeiros casos de epidemias.

À execução das obras de drenagem e saneamento da Fonte Grande, fazia-se imprescindível a instalação da rede de esgotamento sanitário, diminuindo o volume de águas, principalmente de água suja, possibilitando a concretagem dos canais. A abrangência das obras da rede de esgotos sobre a área da Fonte Grande pode ser percebida na planta a seguir:

Figura 74: Recorte da Planta da rede de esgotos de Florianópolis em 1913.



Fonte: IPUF (Marcações do Autor)

A planta, representando em vermelho as obras executadas até novembro de 1913, apresenta as obras da rede de esgotamento sanitário em estágio avançado sobre a área de estudo na Tronqueira e Campo do

Manejo, enquanto na Pedreira, provavelmente pelas dificuldades de escavação em rochas, apresenta-se parcialmente executada. O adiantamento desta obra possibilitaria avançar sobre o curso meândrico do Rio da Fonte Grande, canalizando-o, facilitando a drenagem da várzea e o escoamento das águas pluviais.

Assumindo o governo do Estado, em 1918, pela segunda vez, Hercílio Luz imprime nova dinâmica ao plano de saneamento da Fonte Grande, desapropriando casebres que faziam fundos às suas margens, retificando o leito e construindo canais de concreto e, por fim, implantando a avenida com pistas de ambos os lados. Ações que removeram a população ali residente, pois “as pequenas ruas e becos existentes nessa área desapareceram.” (PELUSO JR, 1991, p. 318).

Conhecedor das obras de saneamento do Rio de Janeiro<sup>246</sup> e, principalmente, da Cidade de Santos, Hercílio Luz traçou para Florianópolis um plano de intervenções sobre as condições sanitárias. De passagem por aquela cidade do litoral paulista, logo após assumir o governo, quadriênio 1918-1922, declarava em entrevista os planos específicos à ação do Governo do Estado na Capital, afirmando que, “muitíssimo me preocupam as questões atinentes ao saneamento da Ilha de Florianópolis e do litoral, para o que traçarei ideias com o Governo Federal, assim como a que diz respeito ao ensino profissional.” (PAULI, 1976, p. 322).

Seguindo esta perspectiva nos moldes adotados na cidade de Santos, a Fonte Grande seria o lugar alvo das ações. Conforme mensagem enviada ao Congresso Legislativo em 1920, o Governador Hercílio Luz salientava que,

Há muito que se fazia sentir a necessidade de sanear extensa zona da nossa Capital, cuja salubridade vinha sendo gravemente prejudicada pela existência de águas estagnadas, devido a obstrução de córregos e canais que atravessam essa parte da cidade. Procurei resolver este problema traçando uma nova artéria, que acompanha o curso sinuoso de um dos córregos mais extensos da cidade, foram feitas algumas desapropriações, que recaíram, na sua maior parte,

---

<sup>246</sup>Hercílio Luz exercera o cargo de Senador da República no período de 1900 a 1918, tendo presenciado a Reforma Passos no Rio de Janeiro, empreendida, conforme vimos entre os anos de 1902 e 1905, além dos consecutivos andamentos posteriores.

em prédios que pelas suas condições higiênicas, atentavam contra a saúde de seus moradores<sup>247</sup>.

Nos discursos constroem-se uma representação, como se as transformações do espaço urbano substituíssem as necessárias mudanças estruturais da sociedade pelo distanciamento da cidade colonial, com suas ruas estreitas, sujas, escuras e tortuosas substituídas pela imagem da higiênica, esteticamente ornamentada e ampla avenida, porém não menos sinuosa. Neste contexto, “é sempre o lugar que é algo inconveniente e portanto é sempre o próprio lugar que deve adquirir novos valores.” (GOTTDIENER, 2010, p. 275).

Em pronunciamento ao Congresso Estadual, em 1920, Hercílio Luz evidenciava as suas intenções, demarcando o foco de suas ações saneadoras em andamento no quadriênio (1918-1922), declarando que, “os resultados serão lentos, mas certos e evidentes, tornando esta capital uma das cidades mais salubres do Brasil”<sup>248</sup>. Entre as medidas que estavam sendo efetivadas, encontravam-se a canalização sistemática de todos os rios e regatos, “drenagem do solo, abertura de avenidas e largas ruas, demolição de casebres anti-higiênicos e perigosos, nova captação de água, instalações sanitárias em todas as casas e ampliação da rede de esgotos”<sup>249</sup>.

O saneamento da Fonte Grande com a canalização de todo o seu curso e contribuintes teve seu desfecho em 1920, segundo mensagem do governador neste referido ano, “a canalização já se acha quase concluída, restando apenas o preparo das alamedas que, convenientemente arborizadas, margeiam o canal”<sup>250</sup>. Seguia com este modelo o urbanismo sanitário de Saturnino de Brito onde os canais de drenagem, bem como “os cursos naturais retificados, devem ficar sempre no centro ou nas laterais de avenidas e ruas, nunca atravessando os quarteirões ou terrenos particulares, para que não se faça servidão imunda das águas.” (BRITO, 1943d, p. 16). Com isso, aproveitava-se também as características pinturescas do terreno para obtenção de efeitos estéticos de embelezamento.

Os cursos d’água contribuintes da Fonte Grande foram canalizados desde as encostas, possibilitando desta forma a drenagem da Várzea a partir do sopé do morro, estendendo-se pela planície.

---

<sup>247</sup>Mensagem enviada pelo governador Hercílio Luz ao Congresso Representativo em 22/07/1920, p. 36. (Disponível em: <http://www.crl.edu/brazil/> Acesso em 20/03/2013).

<sup>248</sup>Idem, op. Cit., p. 17.

<sup>249</sup>Idem, op. Cit., p. 18.

<sup>250</sup>Idem, op. Cit., p. 36.

Figura 75: A canalização por entre casas e bananais



Fonte: Casa da Memória (FCFFC)

Figura 76: Quintais às margens da Fonte Grande



Fonte: [www.velhobruxo.tns.ufsc.br](http://www.velhobruxo.tns.ufsc.br)

Em 1922, o governador declarava que a extensão total dos serviços de canalização atingira 3.500 metros, além da Fonte Grande, coletor principal com 1.350 metros, achavam-se canalizados os dois contribuintes principais, o Córrego Fortkamp com 950 metros de extensão e o Major Costa com 500 metros. Para o lado da baía norte foi canalizado o córrego São Luiz com 700 metros<sup>251</sup>. Ao longo da Fonte Grande foram construídas diversas obras de arte, pontes de cimento armado.

---

<sup>251</sup>Mensagem do governador Hercílio Luz ao Congresso Representativo em 16/08/1922, p. 46. (Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd-> Acesso realizado em 21/04/2013).

O concreto armado permitia a aplicação dos princípios fundamentais do urbanismo sanitário nos moldes de Saturnino de Brito, sendo implantado adequadamente na renovação da Fonte Grande<sup>252</sup>, orientado a “regularizar os cursos naturais, dando um traçado geométrico, belo e econômico, às suas sinuosidades, sem cair também no exagero da linha curva.” (BRITO, 1943a, p. 350). Uma aplicação bem sucedida à construção da cidade moderna, em concreto armado realizou-se, por exemplo, em Paris “sob a direção de Haussmann, a construção de esgotos e outras estruturas públicas.” (FRAMPTON, 1997, p. 34).

No tocante aos custos, relacionados às intervenções na Fonte Grande, segundo Teixeira (2009, p. 191- 192),

no decorrer das reformas se deu uma série de desapropriações de lotes para novos arruamentos (como a abertura da Avenida Hercílio Luz) e instalação de infra-estrutura urbana, envolvendo indenizações de baixo valor, já que, segundo relatos da época, não havia um plano orçamentário municipal que contemplasse essas desapropriações.

A imposição das desapropriações aos proprietários, incidindo direito sobre os locais de moradia da população mais carente, neste processo de renovação urbana, diante do apelo às ações saneadoras, promoveria o despejo dos moradores. Mesmo assim, “não há nas fontes que descreveriam a expulsão da população das áreas pobres, nenhum relato de conflito ou movimento contra esse processo. Os proprietários eram indenizados e a picareta fazia o serviço.” (SANTOS, 2009c, p. 101).

Neste espaço, em particular, foram edificados prédios públicos, no entanto outros terrenos desapropriados seriam vendidos como aplicações imobiliárias, obtendo o Estado desta forma o retorno do capital investido. Pesavento (1999, p. 93) nos alerta que “demolir, construir, desenvolver as comunicações e otimizar a prestação de serviços públicos configuram-se como oportunidades lucrativas para o investimento dos capitais”. Há, portanto, uma estratégia por partes dos agentes do Estado em que “a idéia do lucro se conjuga e reforça os

---

<sup>252</sup> Brito via em uma topografia acidentada a necessidade de as ruas se adequarem às linhas gerais de drenagem das águas pluviais, de tal modo que o sistema viário e de escoamento das águas pluviais coincidissem. (ANDRADE, 1992, p. 209).

imperativos da estética, da higiene e da técnica.” (PESAVENTO, 1999, p. 93).

No caso do saneamento e urbanização de Santos, visando impedir que os interesses dos proprietários prejudicassem os melhoramentos e as reformas sanitárias, Saturnino de Brito (1943e, p. 110) propôs “leis que permitiam aos júris de expropriação darem aos terrenos o justo valor normal, e não o valor de especulação decorrente da valorização proveniente dos próprios melhoramentos”. Entretanto, ressaltava que “inútil será demonstrar que os seus terrenos aumentem de valor, mesmo os das praias, pelas novas frentes abertas por avenidas belas e saneadoras.” (BRITO, 1943e, p. 115).

A legislação para Saturnino de Brito,

configurava-se como um instrumento para facilitar aos governos a realização das obras e garantir o êxito do plano urbanístico, desde pequenos detalhes de saneamento até grandes ordenações sobre os planos de conjunto. Brito, em sua luta contra os interesses particulares e contra a expansão imprevista da cidade, preconizava, de forma centralizadora e pouco democrática, a intervenção estatal como a única capaz de deter os interesses particulares e mesquinhos dos proprietários de terras, dos promotores imobiliários. (MOREIRA, 1998, pp. 243-252).

Em Florianópolis, objetivando facilitar as desapropriações alvo das intervenções urbanas, a imprensa catarinense intensificava a propaganda dos benefícios das mesmas<sup>253</sup>, exaltando a questão “higiênica”, ao mesmo tempo em que propagavam mudanças de hábitos. De modo geral, a renovação urbana era uma mudança drástica de curso, acarretando, de acordo com Benchimol (2010, p. 196), em “desapropriação de grupos sociais, expulsão de determinadas áreas, que, modificadas e valorizadas por demolições, novos equipamentos e construções, são transferidas a outros ocupantes”.

O urbanismo sanitaria, aplicado em larga escala às cidades brasileiras, marcou nitidamente esta época, provocando alterações nas áreas urbanas centrais, as quais atendiam as exigências, segundo Villaça (2004, p. 193), “da acumulação e circulação do capital comercial e financeiro; razões ideológicas ligadas ao “desfrute” das camadas

---

<sup>253</sup>As obras da grande avenida foram acompanhadas paulatinamente pela imprensa local, que louvava o empreendimento. (TEIXEIRA, 2009, p. 200).

privilegiadas; razões políticas decorrentes de exigências específicas do Estado republicano”. Com efeito, os espaços “saneados delimitavam as áreas de ocupação das elites, que se sentiam incomodadas pela sujeira e pela miséria, e que queriam afastar-se sanitária, geográfica, cultural e politicamente destas incômodas companhias.” (NECKEL, 2003, p. 94)

Em Florianópolis, sem qualquer ação por parte do governo para realocar à população, restaram-lhes a ocupação dos morros, fora dos amplos benefícios da urbanização. Em 1919, à medida que avançavam as obras de canalização, segundo Santos (2009c, p.567), “estava em curso um processo intenso de ocupação dos Morros pela população expulsa do centro da cidade”. Ainda segundo Santos (2009c, p. 488), “o governo municipal não restringiu a ocupação dos Morros. Desta forma, diminuía as pressões sobre o governo quanto aos problemas de moradia causados pelas demolições”.

As obras de saneamento na Fonte Grande foram acompanhadas pela ação da Fundação Rockefeller<sup>254</sup>, atendendo “a organização e direção dos trabalhos de combate ao impaludismo e à Ankylostomíase”<sup>255</sup>. Tal Comissão Sanitária atuava ligada a Diretoria de Higiene do Estado, realizando exames, tratamentos e orientando quanto aos hábitos ligados à boa higiene, complementando as obras que “determinaram a desapropriação de quarteirões inteiros formados por edifícios que atentavam contra as mais elementares exigências da higiene”<sup>256</sup>. Cabe salientar que, embora a atuação desta fundação tenha contribuído para a melhoria da saúde da população, “entretanto o cerne do seu trabalho refletia a visão mais ampla das necessidades do capitalismo americano.” (REZENDE, 2008, p. 195).

Outra parte, constante do mesmo projeto de saneamento, firmava-se na construção de uma avenida ao longo do curso d’água, ligando as duas baías, com as pistas distribuídas em ambas as margens, algo inédito na capital catarinense, onde as vias surgiram a partir de caminhos estabelecidos. O canal com as alamedas laterais trariam à Florianópolis a moderna avenida, contemplando, nesta renovação urbana, a visão urbanística difundida por Saturnino de Brito. Uma nova concepção em Florianópolis, onde as ruas, até então eram muito estreitas.

---

<sup>254</sup>Voltei-me com o maior interesse, para o problema do saneamento do Estado e, para resolvê-lo, recorri a colaboração da *Rockefeller Foundation*, com a qual o estado assinou o contrato em 26 de junho de 1919. (Conforme Mensagem do Governador Hercílio Luz ao Congresso Representativo em 22/07/1920, p. 17- Disponível em: <http://brazil.crl.edu> - Acesso realizado em 21/04/2013).

<sup>255</sup>Idem, op. Cit., p. 65.

<sup>256</sup>Idem, op. Cit., p. 65.

#### 4.4.3 A Avenida, o eixo da ordem para o progresso

Se uma composição de árvores, montanhas, cursos d'água e casas, a que chamamos de paisagem, é bela, não o é por si mesma, mas por mim, por minha própria graça, pela ideia ou sentimento que lhe associa (BAUDELAIRE, 1988, p. 173).

A primeira avenida de Florianópolis emergiria como resultado final do saneamento da Fonte Grande, imprimindo um cenário de modernidade com seu percurso sinuoso e de efeito pitoresco, caracterizando-se pelo traçado sanitário como fator determinante do traçado viário, seguindo a topografia do terreno, uma visão de planejamento urbano amplamente defendida por Saturnino de Brito. A cidade aberta, higiênica, equipada, esteticamente renovada e ampla à circulação, surgia, sobretudo, instruída, dotada de instituições de ensino, gérmen de uma nova sociedade fundada no conhecimento.

Em Florianópolis, no início de 1920 a população urbana apresentava 22.874 habitantes, momento em que as intervenções urbanas às margens da Fonte Grande seguiam em ritmo acelerado, anunciando o governador de forma bastante otimista, que, “ainda este ano será possível o tráfego contínuo ao longo desta extensa avenida”<sup>257</sup>. Uma legítima obra nos moldes dos planos de saneamento e embelezamento tão em voga à época.

No Brasil, as intervenções urbanas, ocorridas no final do século XIX e início do XX, restringiram-se ao perímetro central das cidades e seu entorno, que guardavam todos os resquícios de um passado escravocrata e colonial, deixando as marcas características de uma sociedade fortemente marcada pela desigualdade social. Em Florianópolis, a área da Fonte Grande, contígua à “região central, pólo aglutinador dos negócios públicos e privados, área nobre para grupos dominantes, que se constituiu em superfície de intervenção.” (NECKEL, 2003, p. 94).

A Avenida, por um lado, mudaria definitivamente o perfil da cidade, construída sob o desígnio de conduzir à modernidade republicana, apagando traços da “decadente” Desterro, construindo a imagem do “progresso” Florianopolitano. A Avenida, concebida segundo a ótica do urbanismo sanitário, por outro lado, deixava em exposição as contradições inerentes a estas intervenções, pois “na ambigüidade desse processo, trouxe uma transformação urbana das

---

<sup>257</sup>Conforme mensagem do governador Hercílio Luz enviada ao Congresso Representativo em 22/07/1920, p. 36. (Disponível em <http://www.crl.edu/brazil/> - Acesso em 20/03/2013).

áreas a leste da praça e conseqüente deslocamento da população de baixa renda para lugares junto ao morro.” (TEIXEIRA, 2009, p. 47). Por consequência, a cidade renovada em contraste com as localidades do entorno, às encostas dos morros, criava a sensação de “um mundo que não chega a ser moderno por inteiro.” (BERMAN, 2007, p. 26).

As avenidas ao serem implantadas valorizavam o solo urbano, impondo uma série de serviços e exigências no padrão das habitações, incompatíveis com o padrão econômico de seus antigos moradores, tornando impraticável a permanência da população pobre. Florianópolis, na sua reduzida dimensão urbana, seguiria a risca as reformas de grandes cidades como Paris e Rio de Janeiro, onde “a larga avenida cortava os bairros de trabalhadores em incisões cirúrgicas destinadas a remover as “classes perigosas” do núcleo da cidade.” (HOLSTON, 1993, p. 55).

O cenário anterior com seus moradores de hábitos rudimentares, casas velhas e seus telhados coloniais, espaços considerados degradados, abria lugar à avenida distintamente frequentada por gente bem trajada, carros percorrendo suas alamedas arborizadas, saneadas, com seus prédios imponentes e difusamente iluminada pela luz elétrica. Neste contraste com os morros próximos, “a presença dos pobres lança uma sombra inexorável sobre a cidade iluminada.” (BERMAN, 2007, p. 184). Mas, apesar da proximidade, “a própria largura da avenida criava uma barreira entre seus lados opostos.” (MUMFORD, 2008, p. 477).

A imagem ilustra a desobstrução das margens para a implantação da avenida:

Figura 77: Demolição do Bairro da Pedreira, C. 1919



Fonte: Acervo do IHGSC

Na figura 77, o Rio da Fonte Grande canalizado e as casas em processo de demolição na Pedreira, abrindo espaços à margem para a construção da avenida e dos edifícios da Escola Normal e do Instituto Politécnico. Ao fundo, ainda de pé, as casas que seriam substituídas pela edificação da Escola Normal. A demolição em larga escala da localidade da Pedreira possibilitaria a construção de duas quadras renovadas com edificações públicas.

Com as demolições e a valorização, gradativamente, vão desaparecendo as casinhas simples de porta e janela, que passam a “dar lugar a elegantes casarões à beira das calçadas, com porão e ladeados por extensos jardins.” (CORRÊA, 2004, p. 293). Conforme podemos observar nesta descrição, no saneamento da Fonte Grande com a construção da avenida e de novas edificações adotou-se em algumas implantações o padrão de habitação proposto por Saturnino de Brito no “Projeto de Um Novo Arrabalde” para a Cidade de Vitória, casas com porão e jardins laterais, conforme implantado em Santos nas avenidas às margens dos canais.

Os canais, cujas margens cederiam espaço à avenida, comporiam um elemento estético de valor apreciável, além dos serviços sanitários a que se destinavam, distribuía a ventilação pela largura das vias laterais arborizadas, alamedas separadas pelo curso d’água. Pedra angular do saneamento<sup>258</sup>, a avenida careceria de uma ligação mais articulada com a praça central, estendendo-a em sua direção, ou mesmo a existência de uma praça estrategicamente situada na referida avenida, adequando-a a um centro de convívio para a instalação de comércio, salas de cinema e cafés. A construção de uma praça “permite realizar uma intervenção localizada e uma adequação funcional, definindo centros comerciais e diretivos da cidade.” (PINHEIRO, 2011, p. 70).

Espaço de consumo, a cidade moderna é o lugar da moda, a fantasmagoria da modernidade, consumir o que está em evidência, dentro dos novos padrões, é ser moderno, termo que “assinala a tomada de consciência de uma ruptura com o passado.” (LE GOFF, 2003, p. 178). Neste sentido, o novo, segundo Benjamin (2007, p. 48), seria “a origem da aparência que pertence de modo inalienável as imagens produzidas pelo inconsciente coletivo. É a quintessência da falsa consciência cujo agente infatigável é a moda”.

Deste modo, consumir o espaço da avenida é estar na moda, é constituir-se moderno, um passo adiante no tempo. A modernidade está

---

<sup>258</sup>Conforme Jornal República, “Avenida Hercílio Luz”, 30/10/1919, p. 02. (Arquivo Público do Estado).

ligada ao esnobismo, onde manifesta-se o poder de consumo, portanto, a moda deve ser considerada como um sintoma do gosto, do ideal que emerge no cérebro humano. Para tal, exige-se “em larga medida, tempo e dinheiro, sem os quais a fantasia, reduzida ao estado de devaneio passageiro, dificilmente pode ser traduzida em ação.” (BAUDELAIRE, 1988, p. 194).

Por este tempo, novas descobertas despontavam com o desenvolvimento da ciência e suas aplicações técnicas, possibilitando inventos mágicos, como a eletricidade e a lâmpada elétrica; a máquina fotográfica; o telégrafo; o telefone; o fonógrafo; o cinema; o automóvel e, como se não bastasse, materializava-se a possibilidade de voar, um invento levantava-se do chão, o avião. Mas, sobretudo, neste campo do consumo das novidades, “o dinheiro é indispensável aos que cultuam as próprias paixões.” (BAUDELAIRE, 1988, p. 195).

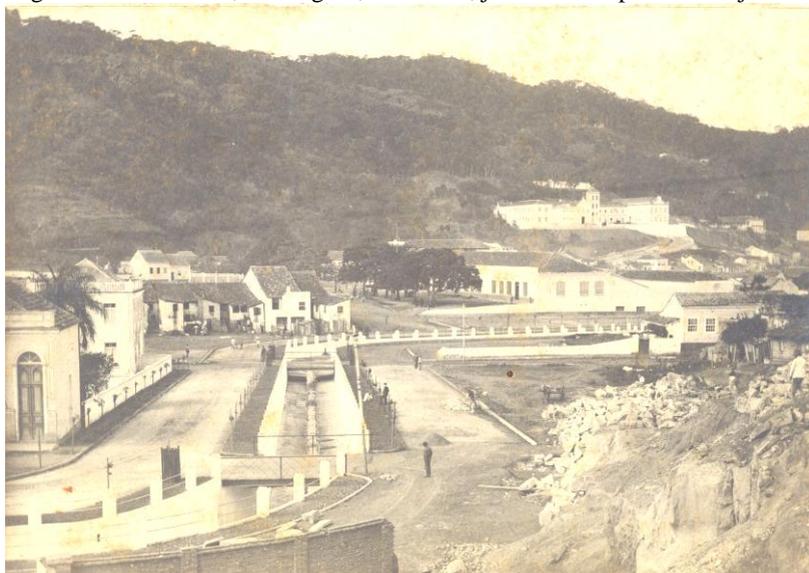
Em Florianópolis, as ações em curso demandavam tempo à transformação da paisagem, persistindo os resquícios da cidade velha em meio à nova.

Figura 78: O Rio canalizado e as casas simples, junto ao Campo do Manejo



Fonte: Acervo do IHGSC

Figura 79: A Avenida, às margens, e as casas, junto ao Campo do Manejo



Fonte: Acervo do IHGSC

Na figura 78, o rio canalizado e, à direita, as casas que cederiam lugar á avenida e às novas edificações. Na Figura 79, a Fonte Grande canalizada, a Avenida e as habitações de tipologias simples no lado leste do curso d'água, fazendo fundos ao Campo do Manejo, em destaque na imagem anterior. Ainda na figura 79, em primeiro plano à direita, parte das casas demolidas e os escombros no local que receberia a instalação da Escola Normal e o Instituto Politécnico. A Fonte Grande em sua margem leste, oposta à praça central, constituir-se-ia numa fronteira, delimitando o espaço alvo das intervenções, ampliava-se a cidade moderna onde, serpenteando pela várzea, a avenida demarcava seus limites acompanhando a linha natural do relevo.

Os serviços, consecutivos às obras de canalização da Fonte Grande, principal coletor, e seus contribuintes, resultariam em uma obra que cumpria os objetivos das Comissões de Embelezamento e Saneamento que se formavam pelo Brasil, representados na “Avenida do Saneamento”, que viria a ser denominada “Hercílio Luz”<sup>259</sup>. O conjunto de obras e seu resultado estético e saneador eram exaltados

<sup>259</sup> Chamada Avenida de Saneamento, pelo seu idealizador, passou todavia ao nome de Hercílio Luz por aclamação popular. A Câmara emitiu a lei nº 482, de 22 de outubro de 1919. (PAULI, 1976, p. 349).

pelo governador, afirmando o seu caráter de contribuir para melhorar a cidade de Florianópolis, “não só quanto à estética, como também quanto à salubridade, e que também visavam preparar a Capital do Estado para, com **mostras de progresso**, comemorar o centenário da independência nacional”<sup>260</sup>. (Grifo nosso)

Objetivando inaugurar a avenida em data tão solene, Florianópolis realizava a sua exposição de modernidade concomitantemente a abertura da Exposição Internacional no Rio de Janeiro. Neste intuito, durante os anos de 1921 e 1922 as obras ganharam vulto, emergindo gradativamente a magnífica via que, modernamente equipada, foi inaugurada em 07 de setembro de 1922 em meio a animados festejos como parte das comemorações do Centenário da Independência, ganhando grande divulgação da imprensa, saneada, iluminada e esteticamente ornamentada, instalando o governo, “como medida de embelezamento da Avenida Hercílio Luz, 35 postes ornamentais para iluminação”<sup>261</sup>.

Florianópolis com a Reforma Urbana da Fonte Grande tentava impor, em menor escala, os mesmos princípios executados nas transformações realizadas em outras capitais que repercutiram a partir das ações levadas a cabo no Rio de Janeiro. Através de intervenções localizadas, objetivava-se construir um cenário que refletisse sobre o todo, simbolizando a cidade modernizada como uma espécie de cartão postal. Com estas intervenções, a república pretendia “fazer da própria cidade, reformada em seu traçado urbanístico, na distribuição de seus habitantes e em seus costumes, *um documento da nova ordem para o progresso.*” (NEVES; HEIZER, 1991, p. 56).

Temos na construção deste cenário uma atração pela modernidade, tal qual o fascínio popular pelas Exposições Universais frequentadas pelos trabalhadores que a tudo viam e nada tocavam, constituíam-se em observadores pasmados pelo espetáculo. No caso da avenida, resultado da transformação urbana, “a rua restava ainda como um local público, atraindo as classes menos afortunadas no papel de espectadores do desfile burguês.” (PESAVENTO, 1999, p. 103).

Os veículos automotores que viriam a reinar na avenida, apesar da limitação ao seu deslocamento pela falta de ligação com o continente e os reduzidos trechos de vias carroçáveis, mesmo assim, “percorriam as ruas da capital em 1914, um número de quatorze automóveis.”

---

<sup>260</sup>Conforme Mensagem enviada pelo governador em exercício Pereira Oliveira ao Congresso Representativo em 22/07/1923, p. 40. (Disponível em <http://www.crl.edu/brazil>).

<sup>261</sup>Idem, op. cit., p. 43.

(PELUSO JR, 1991, p. 330). Entre estes estava o carro oficial do Governo do Estado utilizado em 1918, quando concluído o compromisso no Congresso Estadual<sup>262</sup>, “Hercílio Luz embarca no landau Presidencial, rumando para o Palácio do Governo. Naqueles dias, o embarque no Landau, automóvel de fabricação alemã, era algo excepcional e moderno.” (PAULI, 1976, p. 323). O definitivo estabelecimento da era automobilística em Florianópolis se daria com a construção da ponte de ligação com o Continente.

A avenida, ornamentada por elegantes postes candelabros, realizava a ligação da área comercial portuária na baía sul à área residencial das classes de alta renda na baía norte. A implantação de uma ligação direta entre as baías trazia semelhanças à Avenida Central no Rio de Janeiro. Ambas, impondo seu traçado, rasgaram a cidade de mar à mar conduzindo da orla portuária, passando pelos centros de poder, aos privilegiados arrabaldes das classes de alta renda. No Rio de Janeiro, os arrabaldes de Botafogo e Copacabana, no caso de Florianópolis, os arrabaldes da Praia de Fora e Mato Grosso.

A analogia entre os arrabaldes de Botafogo e Praia de Fora, guardando as devidas proporções, conduz a algumas reflexões. Tal impressão, longamente experimentada, era retratada no final do século XIX por Várzea (1985, p. 37), ao afirmar que, “fere viva a observação do forasteiro e dos nacionais que transitam ou se demoram em visita a essas plagas. E salta logo à lembrança a comparação com o esplêndido bairro de Botafogo”. Este autor, como que antevendo um futuro comum, ao fazer associações, já denotava o desejo de refletir a imagem no espelho, que “representa para os catarinenses o que é Botafogo para a Capital Federal: o bairro de linha, o bairro *chic*, o bairro aristocrático.” (VÁRZEA, 1985, p. 37).

Neste aspecto sem entrar nos méritos da causa, tal autor descreve a diferenciação com o lado oposto, os pobres da Fonte Grande e áreas periféricas. A Praia de Fora distingue-se tanto dos demais pontos da cidade que, segundo Várzea (1985, p. 37), “até a vida catarinense dir-se-ia ter aí outro aspecto, outras tintas, outras modalidades, revelando-se o bairro, na capital provinciana, como um todo à parte, mais culto, mais artístico, mais civilizado”. Portanto um espaço distintamente burguês para onde conduzia a moderna via, rasgando as áreas pobres e degradadas, pois, “para eles foi feita a avenida, aplainou-se o

---

<sup>262</sup>Nestas ocasiões festivas ao regime republicano havia, segundo Pauli (1976, p. 325), “bandas de música “Amor e Arte” e “Comercial”, projeção de filmes ao ar livre, lâmpadas elétricas, passeatas e discursos”.

calçamento e se acrescentaram molas e almofadas ao veículo de rodas.” (MUMFORD, 2008, p. 442).

No entanto, apesar de ser a primeira e imponente avenida de Florianópolis, a atração do movimento, o passeio, o “footing”, se manteria no outro lado da praça, na Rua Felipe Schmidt<sup>263</sup>, a qual viria a conduzir à ponte. Na Capital Catarinense, contrariamente a outros bulevares nos mesmos moldes distribuídos pelo Brasil, a Avenida Hercílio Luz não exerceu a atração do comércio e dos passeios de lazer, onde junto aos “canais de drenagem e suas avenidas marginais, com seus passeios e pontes, a burguesia nascente desfilaria em trajes domingueiros.” (ANDRADE, 1992, p. 216).

Sediando com a renovação urbana as mais elevadas instituições educacionais, a Avenida Hercílio Luz comportaria imponentes edificações que, definitivamente, davam outro aspecto à paisagem urbana, expondo em ponto elevado sob ampla perspectiva a construção mais emblemática do período, a Escola Normal. O significado destas instituições, enquanto elementos na paisagem e instrumento voltado a conquistar a imagem de progresso, torna-se nosso alvo.

#### **4.4.4 A Modernização Urbana e a Educação, Rumo ao Progresso**

Entre as intervenções, além das desapropriações, demolições, canalizações e a construção da avenida, destacam-se os investimentos públicos realizados na construção de Instituições de Ensino com a intencional e destacada localização à sua implantação. Amplamente avistadas, estas edificações emolduravam com a educação e a ciência o quadro de legitimação e consolidação do regime republicano, inspirado em seus ideais positivistas de “ordem e progresso” aplicados à imagem de uma cidade símbolo de um novo tempo.

Em mensagem ao Congresso Representativo o governador exaltava que “o local escolhido para a construção do novo edifício é bastante apropriado a um prédio desse tipo que será, além do mais, um belo ornamento para a nossa urbs”<sup>264</sup>. Com a erradicação da população pobre do entorno, os edifícios voltados à instrução vão ocupando espaços especializados junto às áreas renovadas, seguindo os princípios “sugeridos pelos progressos da pedagogia e da higiene, a tendência é de

---

<sup>263</sup>Em relação ao passeio citadino, Peluso Jr (1991, p. 12) salienta que “no Jardim Oliveira Belo, parte central da Praça, desfilava a elegância feminina, que depois passou a exibir-se na calçada do Palácio do Governo e Rua Felipe Schmidt”.

<sup>264</sup>Conforme Mensagem enviada pelo governador Hercílio Luz ao Congresso Representativo em 22/07/1920, p. 37. (Disponível em [http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)).

codificar estruturas cada vez mais articuladas e localizadas em áreas salubres.” (ZUCONNI, 2009, p. 170).

No âmbito estadual no que se refere à instrução pública, durante seu primeiro governo (1894-1898), Hercílio Luz mandou realizar um estudo detalhado sobre o sistema de ensino, objetivando reestruturá-lo<sup>265</sup>, tendo em vista desde a Província encontrar-se em estado de obsolescência. O ensino secundário na Capital era oferecido pelos estabelecimentos de ensino do Ginásio Catarinense, Escola Normal e a Escola de Artes e Ofícios que “funcionavam em edifícios dos fundos do Palácio, frente para a Rua Trajano.” (PAULI, 1976, p. 229).

Os estabelecimentos, situados nos jardins do Palácio do Governo, apresentavam limitações ao seu desenvolvimento e ampliação, tornando-se, em alguns casos, como “a instalação da Escola Normal em novo prédio, medida de necessidade e urgência”<sup>266</sup>. A partir de 1921, realizadas as instalações de água, esgotos e energia elétrica na avenida em construção, o espaço encontrava-se pronto para comportar novas edificações. Neste intento, prédios como o da Escola Normal, criavam a expectativa de “muito embelezar o local e que certamente servirá de estímulo aos proprietários que, ao longo da avenida começam a erguer construções do tipo moderno”<sup>267</sup>.

A obra, inaugurada em 06 de março de 1924, aliava a salubridade dos quarteirões renovados e a localização em evidência à imponente arquitetura do prédio “que encanta a quantos o veem, representando um dos notáveis melhoramentos com que o governo Hercílio Luz tem dotado esta Capital”<sup>268</sup>. Os edifícios, comportando estas instituições, “emergem como temas fundamentais aos quais ocorre conferir decoro e centralização na reorganização do espaço urbano.” (ZUCONNI, 2009, p. 168). A edificação sustentava o esquema do pátio interno fechado, isolado do entorno e das “classes perigosas”.

Outro estabelecimento seria construído na avenida<sup>269</sup>, o Instituto Politécnico, único estabelecimento de ensino superior do Estado, recém-

---

<sup>265</sup>Da experiência obtida nas Escolas sob as novas diretrizes resultou a sanção da Reforma do Ensino, por lei nº 180, de 8 de outubro de 1895. Envolveria o ensino primário e secundário (PAULI, 1976, p. 229).

<sup>266</sup>Conforme mensagem do governador Hercílio Luz ao Congresso Representativo em 22/07/1919, p. 32. (Disponível em [http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)).

<sup>267</sup>Conforme Mensagem enviada pelo governador Hercílio Luz ao Congresso Representativo em 22/07/1921, p. 44. (Disponível em [http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)).

<sup>268</sup>Mensagem do governador em exercício Antônio Pereira Oliveira ao Congresso Representativo em 22/07/1924, p. 24- Disponível em [www.crl.edu/brazil](http://www.crl.edu/brazil).

<sup>269</sup>Tratando a sua diretoria da construção de um prédio próprio, resolvi, na conformidade da lei, auxiliá-lo, decretando, por utilidade pública, a desapropriação de um prédio contíguo a faixa

criado em 1917. Uma instituição originada pela iniciativa, entre outros, de José Arthur Boiteux, também articulador da fundação do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina e idealizador do brasão das armas do Estado, durante a primeira administração de Hercílio Luz (1894- 1898). Apesar do caráter particular do Instituto Politécnico, a instituição seria subvencionada desde sua criação pelo Estado<sup>270</sup>. Por fim, no ano de 1926, “graças aos auxílios dos governos da União e do Estado e aos esforços dos que trabalham neste estabelecimento de ensino superior, acha-se o respectivo prédio inteiramente construído”<sup>271</sup>.

As Figuras a seguir proporcionam uma visão das transformações espaciais com a construção dos referidos edifícios:

Figura 80: A Pedreira em processo de demolição



Fonte: Acervo do IHGSC

---

de terreno para tal fim preferido. (Conforme mensagem do governador Hercílio Luz enviada ao Congresso Representativo em 22/07/1920- Disponível em [www.crl.edu/brazil](http://www.crl.edu/brazil)).

<sup>270</sup>O Instituto começou, no corrente exercício, a ser subvencionado pelo Estado. (Conforme mensagem enviada ao Congresso Representativo pelo governador Felipe Schmidt em 08/09/1918, p. 42). Cabendo ao Estado, devido a subvenção que o Instituto recebe, o direito de nele manter seis alunos gratuitos. (Conforme mensagem enviada pelo governador ao Congresso Representativo em 22/07/1924, p. 28- Disponível em <http://www.crl.edu/brazil>).

<sup>271</sup>Mensagem do governador em exercício Antônio Bulcão Viana ao Congresso Representativo em 21/08/1926, p. 33. (Disponível em: [www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)).

Figura 81: No lugar das demolições, novas edificações



Fonte: Acervo Casa da Memória (FCFFC)

As figuras mostram dois momentos do processo ocorrido entre 1918 e 1926. Na Figura 80, o rio canalizado com as casas à margem em processo de demolição. Na figura 81, as imponentes edificações públicas erguidas, voltadas à Educação, configurando novas estruturas, adquirindo relevância lateralmente à magistral avenida. Em primeiro plano o edifício do Instituto Politécnico, ao fundo a Escola Normal. Neste espaço amplamente modificado, é sempre bom lembrar que a quantidade e a qualidade dos “edifícios principais ligados as funções de caráter coletivo nos propõem uma linguagem de uma cidade onde os burgueses visitam os museus e seus filhos são admitidos na universidade.” (ZUCCONI, 2009, p. 118).

O caráter ideológico positivista de Hercílio Luz, influenciado principalmente por seus estudos na Bélgica, talvez tenha contribuído a formação, durante seus governos, de instituições como o Instituto Histórico e Geográfico e a construção do edifício do Instituto Politécnico, pautadas na questão cultural e formação profissional. A construção da Avenida com a abertura dos terrenos laterais se tornou bastante conveniente à “construção destas edificações, de arquitetura eclética monumental e representativas da valorização do ensino e formação, por parte do novo poder republicano.” (TEIXEIRA, 2009, p. 203). Ainda segundo este autor, “suas dimensões e arquitetura representam, ao modo da época, a importância do ato de valorização da educação.” (TEIXEIRA, 2009, p. 204).

Este fragmento renovado se sobrepõe ao entorno com a promessa de que, a partir dele, se irradiaria a transformação impressa na imponente arquitetura erigida pelo Estado. A avenida e a instalação das instituições, provendo serviços, instauraram posturas e hábitos guiados pela instrução, através da imposição de “reformas arquitetônicas e urbanísticas que contribuíram decisivamente para a constituição de novas práticas de relacionamento social na cidade.” (ARAÚJO, 1989, p. 59).

Visto sobre a ótica do atendimento as classes de mais alta renda que galgavam os degraus da instrução, estes investimentos trariam ao local uma substituição no padrão sócio econômico de seus usuários, visto que, historicamente, a classe média tem sido “a grande beneficiária do crescimento econômico, do modelo político e dos projetos urbanísticos adotados.” (SANTOS, 2002, p. 136). Ainda destacando o caráter elitista das intervenções públicas, Villaça (2001, p. 338) nos alerta que, “o Estado atua através da legislação urbanística, que é feita pela e para as burguesias”.

Cabe avaliar, no entanto, que o projeto arquitetônico-urbanístico é, sobretudo, um processo que exprime, através de ideias e imagens, uma cidade de desejo, que “poderá- ou não- resultar em medidas práticas e concretas, mas que expressou, num determinado momento, uma possibilidade, uma intenção, um vir-a-ser constituído dentro de um momento histórico específico.” (PESAVENTO, 1999, p. 54). Na avenida se ergueria o imponente edifício da Escola Normal compatível com o padrão estético da avenida almejado.

Figura 82: A Avenida e a Escola Normal em evidência



Fonte: Acervo Casa da Memória (FCFFC)

A ênfase no sentido estético justifica a volumetria da monumental forma proposta, destacando-se na paisagem pela largura da via e a altura da edificação da Escola Normal em evidência. A curva, logo após, coloca em destaque para dar sequência à ampla perspectiva o Instituto Politécnico. A destacada localização, ao mesmo tempo em que proporciona a impressão de profundidade, sob um pano de fundo perceptivelmente infinito, não obstante, conduz a um amplo imaginário ilimitado, onde tornar com a visão em perspectiva, tais monumentos notáveis, contribuem para “enobrecer necessidades técnicas fazendo delas objetivos artísticos.” (BENJAMIN, 1985, p. 41).

De outro modo, se estivesse exposta ao longo da extenuante e monótona linha reta, esta obra passaria despercebida ao olhar incauto. Posto desta forma, no ponto de fuga da curva, lhe confere a propriedade de que “a arte moderna de construir as cidades ensina a aproveitar grande número destas irregularidades para obter belos efeitos de perspectiva.” (BRITO, 1944e, p. 166). Esta privilegiada situação ainda contempla a prerrogativa de que “as instituições da dominação laica deveriam encontrar a sua apoteose no traçado das avenidas.” (BENJAMIN, 1985, p. 41). Neste caso particular, sendo uma “via composta de vários alinhamentos retos e curvos, a fachada dos prédios ficam em distinto realce.” (BRITO, 1943d, p. 09).

Podendo traçar a via de forma independente ao traçado sanitário, optou-se pelo acompanhamento do mesmo, retificando trechos mais acentuadamente irregulares. Desta forma, mantendo as alamedas laterais as margens meândricas, retirava-se a possibilidade das propriedades continuarem fazendo fundos ao curso d’água e dele fazerem servidão.

#### **4.4.5 O Traçado Meândrico Contestando a “Superioridade da Reta”**

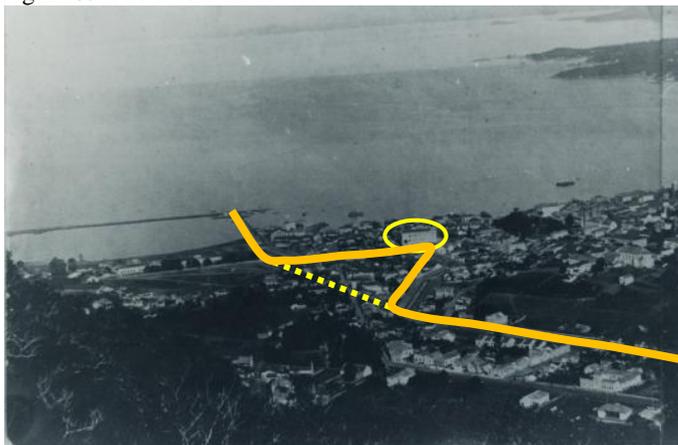
A avenida projetada em curva, contrariando a concepção haussmanniana e corbusieriana, acompanharia a forma ditada pela natureza, impondo-se um tratamento paisagístico ao rio canalizado, integrando os três princípios, a higiene, a estética e a circulação. Apesar deste último princípio da “cidade aberta” ser prejudicado pelo acompanhamento da forma sinuosa do curso d’água, dificultando a implantação de uma malha quadriculada em relação as novas vias existentes e que poderiam ser criadas.

De qualquer forma, mesmo com uma retificação, criando um traçado para a avenida que não contemplasse plenamente o traçado sanitário, ainda teríamos uma via em diagonal ao traçado pré-existente o que manteria o projeto nos moldes do urbanismo de Saturnino de Brito. O desvio, mesmo que parcial, das margens do curso d’água implicaria

em maiores custos com desapropriações, incidindo sobre edificações tecnicamente mais apuradas, no caso proposto, sobre a Rua da Tronqueira. Todavia, cabe ressaltar que diante dos investimentos dispensados à obra, neste sentido, caberia a retificação do traçado, já que, de acordo com Mumford (2008, p. 459) “na eventualidade de um conflito com os interesses humanos, o tráfego e a geometria têm prioridade”.

A retificação que avaliamos possível provocaria uma curva suave, como podemos observar a seguir:

Figura 83: A baía sul e a Avenida



Fonte: Acervo Casa da Memória (FCFFC)

Figura 84: A Avenida rumo à baía norte

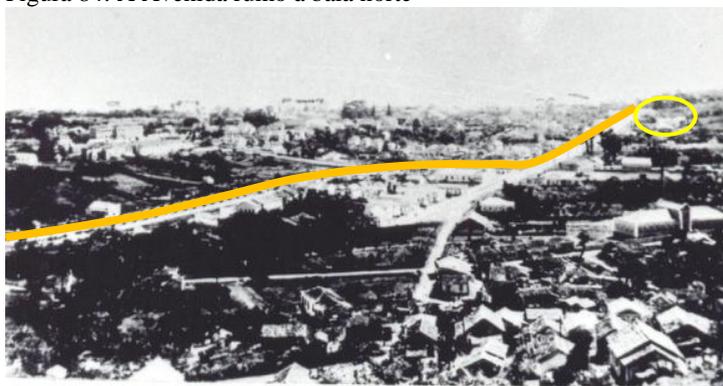


FOTO 96 - A Avenida Hercílio Luz no início do século  
88 Fonte: acervo do SEPHAN/IPH.

Fonte: Acervo Casa da Memória (FCFFC)

As imagens em conjunto completam o traçado da avenida em sua quase totalidade, de mar à mar. Na figura 83, em destaque a Escola normal, a retificação que propomos, alinhamento tracejado, desviaria parcialmente das margens do rio canalizado o traçado da via, criando um percurso em curva suave. Na figura 84, observa-se o prosseguimento da via, conforme implantado, apresentando um traçado sinuoso em curvas suaves rumo aos arrabaldes da Praia de Fora e Mato Grosso onde situava-se a residência do governador Hercílio Luz, em destaque. Um detalhe na catalogação do IPUF, margem inferior da figura 84, merece atenção, apresentando a datação da foto como “a Avenida Hercílio Luz no início do século”, induzindo o leigo a interpretar que a mesma existiria anteriormente, quando, conforme relatamos, a avenida foi inaugurada em 1922.

Com a retificação, o polígono resultante em forma triangular geraria o espaço para a implantação de uma praça de forma a manter a abertura visual dos edifícios frontais, o Instituto Politécnico e a Escola Normal, em destaque. Todavia, esta praça deveria guardar proporções previamente definidas para não sobrepujar as edificações, já que as “praças demasiado grandes têm sua influência mais nefasta sobre os edifícios que as circundam, pois estes nunca serão grandes o suficiente.” (SITTE, 1992, p. 63).

Os argumentos em defesa, tanto da linha reta, quanto da curva, se contradizem. Há os que defendem o traçado retilíneo como soberano. Reafirmando a visão haussmanniana, Le Corbusier (1971, p. 15) proclamava que “a rua curva é o caminho dos asnos, a rua reta é o caminho dos homens”. O traçado curvo surgiu como consequência dos desvios às dificuldades dos acidentes naturais, principalmente dos animais de carga acompanhando as curvas do terreno, enquanto a reta surge com o domínio humano sobre a técnica e a aplicação desta sobre o meio natural, o caminho dos homens.

A avenida na convergência para um monumento, origem de sua concepção no barroco, apresentava o traçado em linha reta, a partir do encontro das vielas estreitas e sinuosas da cidade medieval, moldadas pelo acompanhamento das linhas curvas das muralhas. Defendendo o aproveitamento das características do sítio natural, Camillo Sitte defendeu a “Construção das Cidades segundo seus princípios artísticos”, argumentando em defesa da linha curva que “uma alameda demasiado longa e de todo reta tem um efeito entediante mesmo no mais belo dos lugares.” (SITTE, 1992, p. 96).

Seguidor dos princípios defendidos por Sitte, Saturnino de Brito pode ser considerado o seu mais fiel discípulo no Brasil. Estudando as

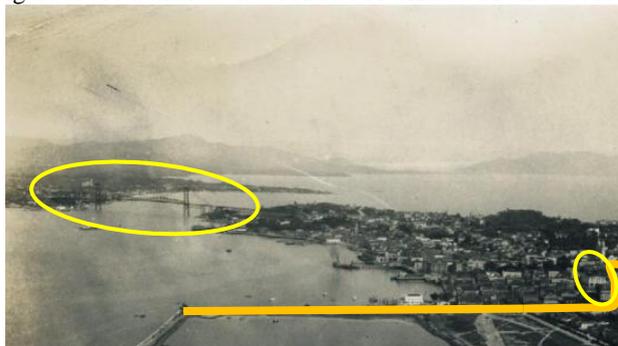
condições do relevo para contemplar uma forma artística à paisagem urbana, argumentando que “os traçados mais belos e racionais são aqueles que buscam tirar das circunstanciais naturais do terreno o partido estético.” (BRITO, 1943a, p. 350).

Na concepção de Saturnino de Brito, adaptando-se as irregularidades do terreno, o traçado sinuoso fazia oposição a linha longa e reta que “gera um efeito tão monótono que nos sentimos tensos e mal podemos esperar o seu fim.” (SITTE, 1992, p. 96). Neste sentido, segundo Moreira (1998, p. 247), “a própria tentativa de adaptar o traçado das ruas às linhas de nível de um terreno acidentado contribuiu significativamente para um traçado sinuoso e de efeito pitoresco”.

Essencialmente, a linha mestra dos trabalhos de Brito e que define o eixo condutor de sua obra centrava na importância atribuída ao traçado sanitário como determinante do traçado urbano, defendendo “o grande partido que se pode tirar da canalização dos cursos naturais e águas pluviais dos subúrbios, traçando avenidas segundo as depressões do terreno.” (BRITO, 1943a, p. 351). A partir desta visão, a contribuição mais importante do urbanismo de Brito se expressa nas “avenidas de fundo de vale, ou avenidas-parque, que, de acordo com seus princípios sanitários, iriam drenar áreas baixas.” (MOREIRA, 1998, p. 249).

Apesar de a Avenida Hercílio Luz contribuir significativamente à salubridade e a modernização de Florianópolis, seu traçado não estava orientado em direção à ponte de ligação com o continente em vias de construção, à época. A avenida teria uma conexão somente visual à ponte homônima, em ampla contemplação, a partir do aterro na foz da Fonte Grande para onde convergia. Neste sentido, uma vez inaugurada, a ponte ofuscaria o brilho de tão majestosa via, até mesmo porque estavam em posições opostas em relação à praça central.

Figura 85: A Conexão visual entre a Avenida e a Ponte. C. 1930



Fonte: Acervo Casa da Memória (FCFFC)

Assim como a avenida não conduzia à praça, também não se conectava à ponte. Apesar da importância das obras de saneamento e embelezamento da Fonte Grande para a cidade, bem como as instituições que passou a sediar, a ponte proporcionaria uma melhor fluidez de mercadorias e pessoas, atraindo na sua direção o movimento e as atenções, até mesmo pela grandeza da obra de arte em estrutura de ferro. Neste sentido, “a ponte passou a ser considerada como o monumento máximo a representar o empenho e os anseios pela instauração de uma modernidade burguesa em Florianópolis.” (ARAÚJO, 1989, p. 126).

A construção da gigantesca estrutura metálica, a quebra da condição de extrema insularidade, seu significado a consolidação da Capital na Ilha de Santa Catarina e à modernidade florianopolitana, adquiriram um significado simbólico, dividindo a história da cidade em dois períodos nitidamente demarcados. Coincidentemente a inauguração da ponte ocorreria em Florianópolis o declínio gradativo das atividades portuárias, reforçando a divisão histórica. As peculiaridades da construção deste símbolo máximo da cidade envolverá o desfecho deste capítulo ora em curso, caracterizando nitidamente o final deste período de modernização republicana.

#### 4.5 PONTE PÊNSIL METÁLICA- SIGNO METONÍMICO DA “MODERNA” FLORIANÓPOLIS

A ponte sobre o Estreito, local que apresenta a menor distância no canal que separa Ilha e Continente, supera a simples condição de ligação entre dois pontos, simbolicamente. Apesar da segurança que o isolamento proporcionava nos primórdios do assentamento, garantindo uma melhor condição de defesa, a necessidade de ligação sempre fora um desejo, aumentando em proporção com o avanço da modernidade capitalista e das condições técnicas à sua execução. Tal realização ganharia vulto diante da necessidade de dissipar a crescente campanha que visava retirar da Ilha de Santa Catarina o status de Capital do Estado, principalmente com a expansão das divisas catarinenses para o oeste.

Todavia, simbolicamente a ponte transcenderia a este aspecto, tornando-se o símbolo máximo de um período, coroando com êxito o ciclo de modernização urbana da Primeira República na Capital Catarinense. Deixando para trás a “decadente Desterro”, a ponte tornaria-se o signo metonímico da “modernidade” republicana, implícito em seu topônimo, Florianópolis.

A questão das dificuldades de comunicação com o Continente foi ganhando maior importância à medida que a rede urbana ampliava-se para o interior. No governo Hercílio Luz, o isolamento, aliado as condições de melhorias nos transportes rodoviários, incitaria a “uma movimentação política, de grupos contrários ao governo, propondo a transferência da capital do estado para Lages, geograficamente conectada com o sul e com o centro do país.” (TEIXEIRA, 2009, p. 210).

Para contornar esta situação, Hercílio Luz exercendo integralmente o mandato na condição de vice<sup>272</sup>, entre os anos de 1918 e 1922, daria impulso à realização da ligação com o continente. Eleito titular para o período seguinte (1922-1926) deu prosseguimento à hercúlea tarefa e dispendiosa obra, porém necessária à afirmação de Florianópolis como Capital.

Todavia, há de se reconhecer que no governo anterior, Felipe Schmidt, atento à questão da ligação com o continente, também procedeu a estudos numa tentativa de vencer o problema. Aproveitando a presença do engenheiro Luiz Costa na Capital para a execução das obras da rede de esgotos, decidiu contratá-lo para a realização de um projeto da ponte sobre o Estreito, sendo apresentada a seguinte solução:

Partindo do cais da Fraternidade, ligando-se à Ilha do Carvão por um molhe largo bastante para o transito de travessia e serviço do porto. Da Ilha do Carvão, até certa extensão para o continente, indicamos um vão móvel central e deste para terra firme três vãos flutuantes, seguidos de outros fixos. O Dr. Luiz Costa já apresentou ao governo o esquema de seu trabalho, que, como vêdes, resolve também o problema do nosso porto. Se as condições atuais do mundo não permitem deixar este melhoramento ao menos iniciado, procurarei deixar todos os estudos feitos e aprovados para que o meu sucessor, em melhores dias, possa realizá-lo<sup>273</sup>.

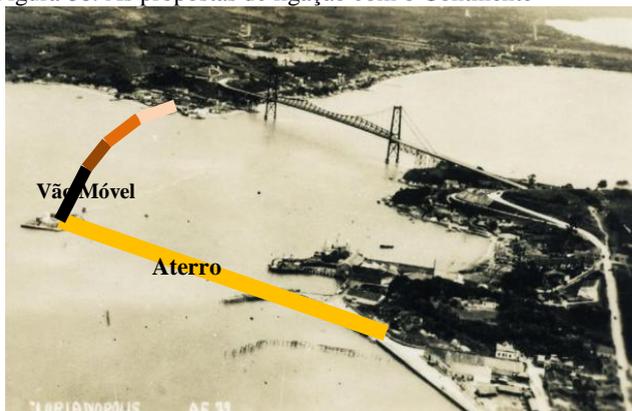
---

<sup>272</sup>Tive a honra de ser indicado Vice-Governador para o quadriênio 1918-1922, ao lado do nosso ilustre Senador Lauro Müller. Eleitos e reconhecidos pelo Congresso assumi na ausência de meu digno companheiro de chapa. (Mensagem do governador em exercício, Hercílio Luz, enviada ao Congresso Representativo em 22/07/1919, p. 03- Acesso em [http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)).

<sup>273</sup>Mensagem do governador Felipe Schmidt enviada ao Congresso Representativo em 14/08/1916, p. 38. (Disponível em: Disponível em <http://www.crl.edu/brazil/provincial>).

Um projeto que não proporcionaria a grande perspectiva monumental da solução posteriormente encontrada e que viria a ser executada no governo Hercílio Luz. Entretanto, tal proposta, ao construir um aterro até a citada Ilha do Carvão, criava uma imensa área de cais ao porto. Não encontramos em nossa detida pesquisa nas mensagens do governo, sobre o tema, referência à inviabilidade técnica desta proposta, alias nenhuma referência acerca de tal projeto nas gestões exercidas por Hercílio Luz.

Figura 86: As propostas de ligação com o Continente



Fonte: Acervo Casada Memória (FFCFC) (Marcações do Autor).

Na figura a ponte Hercílio Luz e a simulação do traçado proposto no projeto elaborado durante o governo Felipe Schmidt, composto por um aterro até a pequena Ilha do Carvão, implantando, a partir daí, os citados vãos. No entanto, Hercílio Luz determinou a buscar uma solução mais tecnicamente elaborada<sup>274</sup>, declarava, já em 1919, durante seu primeiro ano de mandato, que “é pensamento do governo resolver a questão da passagem do Estreito, a fim de facilitar as comunicações entre o continente e a ilha”<sup>275</sup>.

Com efeito, em mensagem ao Congresso Representativo, no mesmo ano, já indicava a solução escolhida, mesmo diante das dificuldades, alertando que “com o fim de estudar e melhor resolver a questão, já temos iniciados os estudos das zonas onde se julga mais

<sup>274</sup>Uma comissão, de que constava o engenheiro **Paulo Frontin**, julgou os projetos, entre os quais havia um que conceituava uma ponte com vão central elevadiço e outro pretendia uma ponte de cimento armado. (PAULI, 1976, p. 351). (grifo nosso).

<sup>275</sup>Conforme mensagem do governador Hercílio Luz enviada ao Congresso Representativo em 22/07/1919, p. 62. (Disponível em [http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)).

conveniente firmar os encontros da ponte metálica<sup>276</sup>. A localização, pelas condições naturais, era a mais adequada à solução almejada, atendendo com esta obra a outro compromisso, a retirada do cemitério do outeiro junto à localização escolhida para a cabeceira insular, situação considerada inadequada. Este fato ocorreria em 1925<sup>277</sup>, antes da conclusão da ponte, sendo aplainado o terreno e o material, daí retirado, acrescido ao aterro da Praia da Boa Vista<sup>278</sup>.

Ciente da grandiosidade e do impacto da obra, afirmaria o governador que, “dentro em pouco, espero ter assinado o contrato definitivo, que garantirá a execução dessa ponte **monumental**. Para a construção dessa obra **gigantesca** reservou o governo, em poder dos banqueiros, em Nova-York, os recursos necessários<sup>279</sup>. (grifos nosso). Diante de tão exaltada monumentalidade, essa obra representava, à época, de acordo com Teixeira (2009, p. 209), “o estado da arte em termos de projeto e execução de vão pênsil”. Ainda, segundo este autor, “com ela se esboçava uma promessa de modernidade para a capital do Estado de Santa Catarina, através da ligação física permanente com o resto da região e do país.” (TEIXEIRA, 2009, p. 210).

O alto custo da obra levaria o governador Hercílio Luz a contratar empréstimos no exterior à execução da mesma e de outros projetos e obras em curso. Das ofertas feitas, declarava o governador que “a mais vantajosa foi a de *Imbrie & Co* e com estes o governo firmou a 3 de novembro de 1919, o contrato para a compra e venda do empréstimo<sup>280</sup>. Destacando a importância e o caráter inadiável da obra, o escritor coevo, Miguel Napoli (1919, p. 18), exaltaria que “não dispondo de fundos suficientes lança mão do crédito para atender a solução de tais problemas, cujo adiamento, em certos casos, pesa mais na economia nacional do que o juro da dívida contraída”.

O empréstimo obtido, no entanto, não lograria êxito, frente à falência da citada firma, atrasando as obras<sup>281</sup>. Desta forma, resolvido o

---

<sup>276</sup>Idem, op., cit., p. 62.

<sup>277</sup>A transferência sedaria para “o lugar Três Pontes, no Distrito da Trindade, onde será construído o novo cemitério público”. (Mensagem enviada pelo governador em exercício Antônio Pereira e Oliveira ao Congresso Representativo em 22/07/1924, p. 31- Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd>).

<sup>278</sup>Conforme Cabral (1979, p. 128).

<sup>279</sup>Conforme mensagem do governador Hercílio Luz enviada ao Congresso Representativo em 22/07/1919, p. 39. (Disponível em [http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)).

<sup>280</sup>Conforme mensagem enviada pelo governador Hercílio Luz ao Congresso Representativo em 22/07/1920, p. 63. (Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u975/000063.html>).

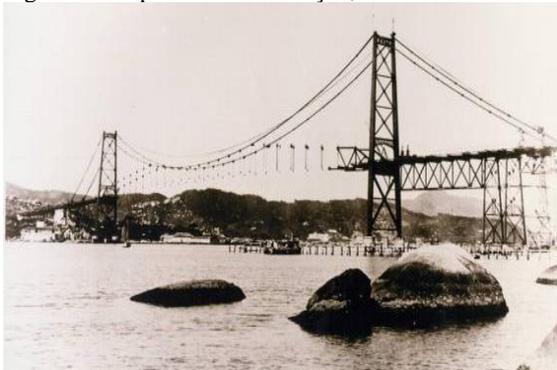
<sup>281</sup>Circunstâncias independentes dos meus desejos, (...), impediram que até este momento fossem iniciados os trabalhos de construção da grande ponte metálica contratada com a Firma Byington & Sundstrom, de São Paulo. (Conforme mensagem enviada pelo

imbróglgio, um novo empréstimo teve que ser contratado, “este é firmado em 14 de Julho de 1922, em Nova York, colocados à disposição pela firma *Halsey Stuart & Co*, pagáveis em 30 anos.” (PAULI, 1976, p. 352). As obras, contratadas à firma *Buington e Sundstron* em 1920, teriam início, efetivamente, logo após a realização deste segundo empréstimo em 1922.

O projeto bastante avançado, frente à dimensão populacional de Florianópolis, adquirira elevada importância concorrendo com as grandes obras de engenharia à época. Constituindo-se de uma ponte metálica<sup>282</sup>, Pênsil Rígida, “desenhada pelos engenheiros Holton D. Robinson e D. B. Steinman, este último autor do interessante trabalho denominado *A Pratical Treatise on Suspension Bridge*, editado em 1922 e que já se refere ao projeto elaborado para Florianópolis”<sup>283</sup>.

Esta técnica de construção suspensa em ferro, cuja evolução acompanharia todo o século XIX, teve seu início em 1801 com a invenção da ponte pênsil rígida de tabuleiro plano por James Finlay, “difundida pelo *Treatise on Bridge Architecture* de Thomas Pope, publicado em 1811.” (FRAMPTON, 1997, p. 26). Desta evolução surgiram as mais admiráveis obras em estrutura metálica, criadas pelo ser humano.

Figura 87: A ponte em construção, o vão central em assentamento



Fonte: [www.deinfra.sc.gov.br/jsp/informacoes\\_sociedade/ponte\\_HercilioLuz](http://www.deinfra.sc.gov.br/jsp/informacoes_sociedade/ponte_HercilioLuz)

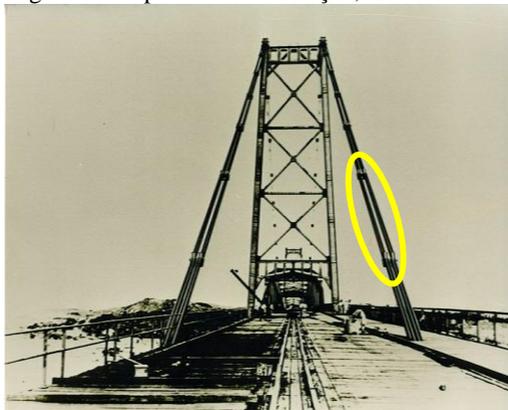
---

governador Hercílio Luz ao Congresso Representativo em 22/07/1921, p. 41- Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u976/000041.html>).

<sup>282</sup>Suspensos nas duas torres, passando deste modo a 74,26 metros de altura acima do nível médio do mar, os cabos são constituídos de barras de aço de alta resistência ligados por pinos e com comprimento variável com cerca de 13 metros cada. (Conforme mensagem enviada pelo governador Hercílio Luz ao Congresso Representativo em 22/07/1923, p. 38- Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/>).

<sup>283</sup>Idem, op. cit., p. 36. (Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u978/000036.html>).

Figura 88: A ponte em construção, as barras de olhais



Fonte: [www.deinfra.sc.gov.br/jsp/informacoes\\_sociedade/ponte\\_HercilioLuz](http://www.deinfra.sc.gov.br/jsp/informacoes_sociedade/ponte_HercilioLuz)

As características técnicas do projeto podem ser observadas, nas figuras 87 e 88. As correntes (cadeias) em barras de aço ligadas por olhais substituíram os cabos, tradicionalmente utilizados em pontes de suspensão, minimizando os custos, além de responder adequadamente as vibrações a serem suportadas, frente às cargas previstas. A cadeia de barras de olhais, em destaque, se constituiria em um marco da engenharia para este tipo de construção, principalmente se considerarmos que, mesmo entre as pontes penseis usando cabos, havia, até o ano de 1926, outras quatro pontes com vãos maiores que a Hercílio Luz. Esta técnica associada a este novo material, salienta Giedion (2004, p. 203), “possibilitava construções de extrema elegância e leveza. Mais de 400 pontes deste tipo (**pênsil**) foram conseqüentemente construídas”. (Grifo nosso).

Originalmente construída para sustentar duas pistas de rolamento com uma via férrea central<sup>284</sup>, além de uma passarela lateral para pedestres, contemplava ainda a sustentação dos dutos vindos da adutora de abastecimento de água projetada para o rio Pilões. A linha de trem, nos planos de Hercílio Luz, integraria o novo porto a ser construído em Sambaqui na baía norte, ligando-o ao Continente e interior do Estado, revitalizando a atividade portuária que já vinha apresentando limitações com o aumento do calado das embarcações. A Ponte de Ferro em toda a extensão de seu projeto, pelas intenções parcialmente realizadas,

<sup>284</sup>Na parte central haverá uma linha de trilhos, singela, com bitola de um metro, tendo de cada lado um caminho para veículos. (Mensagem enviada pelo governador Hercílio Luz ao Congresso Representativo em 22/07/1923, p. 39- Disponível em <http://brazil.crl.edu>).

“significou uma modernidade prometida, trazendo a ligação definitiva com a região continental e prometendo um meio de transporte moderno-a ferrovia- nunca executada.” (TEIXEIRA, 2009, p. 48).

Em Florianópolis, um século depois da primeira ponte pênsil sobre cabos de aço ser erguida na Europa<sup>285</sup>, aplicar-se-ia o mesmo princípio de transmissão de todas as cargas a um sistema flexível atenuando os esforços sobre a estrutura. Um projeto complexo inaugurado no mesmo ano em que Vitória no Espírito Santo, capital também insular, lançava a pedra fundamental para a construção de uma ponte rígida. Todavia, cabe lembrar que o sistema pênsil de sustentação, conforme vimos no Capítulo 2, foi pioneiramente utilizado em solo brasileiro na Cidade de Santos no ano de 1914.

Entretanto, Florianópolis utilizaria uma solução mais tecnicamente arrojada, frente ao grande vão a ser vencido, destacando-se no pitoresco acidente geográfico onde seria erguida e que a tornaria ainda mais emblemática, afirmando a importância da Ilha-Capital no contexto estadual. A ponte sobre o Estreito, resultado do desenvolvimento desta técnica em pouco mais de um século, foi concebida a partir da conclusão de que “as pontes suspensas por correntes de ferro, se adaptam melhor do que as pontes de gusa com grandes vãos e opõem uma rigidez menor às solicitações dinâmicas.” (BENÉVOLO, 2004, p. 50).

Avançando um pouco mais para entendermos a real importância desta obra à engenharia e à Cidade de Florianópolis, cabe recorrermos, exaustivamente, às mensagens onde, explicitamente, o governo exalta a importância e ousadia de tão magnífica obra:

Das pontes já construídas do mesmo tipo, podemos citar, para termos de comparação, as três seguintes com a indicação dos comprimentos dos vãos livres: Brooklyn Bridge- 486 metros; Williamsburg Bridge- 488 metros; Manhattan Bridge- 448 metros, pontes estas que atravessam o East River em Nova York. Existindo atualmente em construção entre Nova York e Brooklyn mais uma ponte idêntica com vão de 995 metros, **fica a de Florianópolis em 5º lugar**, em relação ao vão central, nesse tipo de construção. A de

---

<sup>285</sup>Em 1826 o famoso construtor de pontes inglês Thomas Telford concluiu a ponte Menai Straits Bridge em Wales, País de Gales, com torres de alvenaria de pedra, vencendo um vão de 176 metros com uma corrente, composta de 12 barras de olhais dispostas em dois feixes de seis barras de cada lado da ponte. (Disponível em <http://www.narbal.ecv.ufsc.br>).

Florianópolis será constituída por um vão livre, central, de 339,47 metros, medidos de eixo a eixo dos pilares mestres<sup>286</sup>. (grifo nosso).

O material e o capital empregados na construção da Ponte Hercílio Luz viriam dos Estados Unidos, país que construíra pontes suspensas com vãos livres cada vez mais longos, desde a Ponte do Brooklyn inaugurada em 1883. Outra ponte pênsil, concluída em 1909, foi a Ponte de Manhattan, posteriormente, em 1928, viria a Ponte Washington sobre o Hudson. Esta evolução levaria a construção da magnífica Golden Gate Bridge<sup>287</sup>, em 1937, “a ponte pênsil de vão único mais longo no mundo que atravessa a Baía de São Francisco sobre um pano de fundo sobrepujante de mar e rocha.” (GIEDION, 2004, p. 204).

Figura 89: Ponte do Brooklyn, primeiro plano. Ao fundo, a Ponte de Manhattan



Fonte: <http://www.nyc-architecture.com>. Acesso realizado em 15/07/2012.

Figura 90: A Golden Gate Bridge em construção. C. 1937



Fonte: [http://goldengate.org/exhibits/portuguese/exhibitarea4\\_7.php](http://goldengate.org/exhibits/portuguese/exhibitarea4_7.php).

<sup>286</sup>Mensagem enviada pelo governador Hercílio Luz ao Congresso representativo em 22/07/1923, p. 37. (Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd>).

<sup>287</sup>Construída entre 1933- 1937, tem as seguintes dimensões: comprimento total 2,8 Km; comprimento do vão principal, 1,2 Km; largura, 18 metros (acomodando 6 pistas). (GIEDION, 2004, p. 204).

A Ponte Hercílio Luz, assim como a Golden Gate e tantas outras obras em estruturas metálicas, a própria Torre Eiffel, por exemplo, em sua condição de exposição ao tempo, são produtos decorrentes da evolução de experimentos que resultaram à interação com o vento, calor, água e do conseqüente aperfeiçoamento do ferro pelo avanço dos estudos da resistência dos materiais, associados as fundações e apoios. Este tipo de estrutura, até o século XVIII, era algo “inimaginável que só podia ser experimentada atravessando a matriz aérea do próprio espaço.” (FRAMPTON, 1997, p. 33).

No entanto, as comparações guardam diferenças. Objeto intrinsecamente de interesse da engenharia civil, encontramos referência em trabalho desenvolvido na Universidade Federal de Santa Catarina sobre as características técnicas específicas da ponte Hercílio Luz, conforme segue:

Mais similares a ponte Hercílio Luz, na concepção estrutural, usando as barras de olhais e o mesmo tipo de aço empregado, foram a Silver Bridge sobre o rio Ohio, e a Saint Mary’s Bridge em West Virginia, nos EUA. A primeira ruiu em 15/11/1967, por ruptura em um olhal da corrente, causando a morte de 46 pessoas. A segunda, em mau estado de conservação, foi desativada e desmontada em 1971. No entanto, há diferenças entre a Ponte Hercílio Luz e as estadunidenses, estas últimas eram totalmente penseis, ou seja, no vão e nos acessos, e tinham apenas duas correntes de cada lado, quando a brasileira tem quatro<sup>288</sup>.

A razão para esta opção pela ponte pênsil de ferro pode ser atribuída, além do imenso vão a ser vencido, ao fato de o concreto ser uma tecnologia nova e se consolidando<sup>289</sup>, enquanto o ferro ainda era o material símbolo das modernas técnicas de construção, largamente utilizado. A Ponte de ferro ainda representava o símbolo máximo à modernidade que se construía, pelo menos naquele momento. Entretanto, a ponte metálica em toda a sua magnitude, símbolo maior de progresso, “representaria assim uma modernidade não cumprida, inacabada.” (TEIXEIRA, 2009, p. 209).

---

<sup>288</sup>Disponível em <http://www.narbal.ecv.ufsc.br/Curiosas/HistoricoPonteHercilioLuz.pdf>.

<sup>289</sup>O concreto armado, suas potencialidades estavam ainda começando a ser apreciadas por volta de 1900, especialmente pelos construtores franceses, tradicionalmente alertas (GIEDION, 2004, p. 813).

Abatido por fatalidade inerente a fragilidade da vida, o mentor e infatigável idealizador da ponte, o governador Hercílio Luz, não veria em sua plenitude a conclusão de tão almejada obra, falecendo ainda durante a sua execução. Todavia, em seus últimos dias<sup>290</sup>, ao retornar bastante debilitado de um tratamento de saúde na Europa, cruza as torres da ponte, já erguidas, extasiado pela grandeza da obra<sup>291</sup>.

Para a sua recepção, fora construída uma “réplica” situada entre o Trapiche Municipal e a Praça, junto ao Largo Fernando Machado. Esse lugar urbano particular, protagonista dos momentos mais significativos da formação sociocultural da cidade, viria mais uma vez a cumprir o seu papel singular de palco da história, recebendo uma passarela simbólica, representando o formato da ponte em andamento. Poucos dias após a passagem do governador, a grande obra em construção seria denominada “Ponte Hercílio Luz”<sup>292</sup>, embora inicialmente “pretendia-se o nome de Independência, alusiva ao centenário de emancipação do Brasil.” (MEIRINHO, 1997, p. 191).

Figura 91: A “miniatura” da ponte para a inauguração simbólica em 08/10/1924



Fonte: Casa da Memória (FCFFC)

<sup>290</sup>Completados 12 dias de seu retorno à cidade natal, faleceu Hercílio Luz ao declinar do sol, às 18 horas, em uma segunda-feira, dia 20 de outubro de 1924, na sua mesma residência (PAULI, 1976, p. 346).

<sup>291</sup>Com suas forças exauridas pelo câncer que o consumia, para que pudesse vislumbrar sua obra, Segundo Pauli (1987, p. 344) “o genro Joe Collaço o erguera e amparara junto à janelinha redonda do barco”.

<sup>292</sup>Para gravar o nome de Hercílio Luz para a história, o Deputado José Acácio Soares Moreira, submeteu, dia 13 de outubro de 1924, o projeto, mandando dar o seu nome à ponte pênsil em construção. Teve a adesão pronta de todos os congressistas (PAULI, 1976, p. 347).

A passarela, representando simbolicamente a ponte, pode ser contemplada na figura 91. Destinando-se a oferecer ao governador, gravemente abalado em sua saúde, a oportunidade de usufruir ainda em vida da sensação, embora simbólica, de transpor a passagem, realizando uma inauguração antecipada do monumento, construíra-se a miniatura reduzida cinquenta (50) vezes em suas dimensões originais. A homenagem bastante válida se justificaria, falecendo o governador doze dias após o feito. Este singelo episódio da inauguração simbólica da Ponte Hercílio Luz, segundo Pauli (1976, p. 345), “foi contado de geração em geração. Agigantou-se na fantasia. Tomou muitas formas, - cada uma espetacularmente verdadeira, porque o significado era maior do que tudo quanto ali se via”.

Por fim, no dia 13 de maio de 1926 foi inaugurada a ponte Hercílio Luz sobre o Estreito, sendo entregue ao trânsito em geral, após uma solene travessia a pé sob chuva. A Ponte Hercílio Luz, marco material definitivo de um período de modernização da Capital do Estado, no curto espaço de tempo subsequente à inauguração, já demonstrava pelo movimento de passagem a grandeza simbólica de sua construção.

Do mesmo modo como fora exaltado para a Avenida Hercílio Luz, a preocupação estética também pode ser identificada nos discursos oficiais em relação à ponte, podendo ser observada na figura 92.

Figura 92: Os Candelabros, a Ponte e a Ilha, vistas da cabeceira continental



Em primeiro plano na figura 92, os postes candelabros de modelo similar aos implantados na avenida homônima à ponte. Referindo-se a instalação da iluminação na ponte, o governador em exercício relata que, vai ser profusa, muito concorrendo para o “embelezamento dessa **grandiosa** obra de engenharia. Constará de 20 postes **ornamentais** instalados no viaduto do lado da Ilha e 18 no lado do continente. No vão central ficarão as lâmpadas suspensas em arco”<sup>293</sup>. (Grifo nosso).

Sob o ponto de vista estético, este peculiar equipamento iluminando esta obra de arte, assim como os novos elementos da construção em ferro e suas formas de sustentação, segundo Benjamin (1985, p. 37), “interessam ao estilo modernista. Ele procura através do ornamento recuperar essas formas para a arte”. Todavia, a ponte e seu reflexo metálico em toda a sua magnitude funcionam como “vidros onde não se refletem os candelabros, mas apenas as luzes.” (BENJAMIN, 2007, p. 932).

A ligação Ilha-Continente por uma ponte pênsil, indubitavelmente pela sua magnitude, pode ser considerada a obra de maior vulto realizada no período da Primeira República, impressionando pelo caráter monumental e significativo da construção em ferro<sup>294</sup>, assim como pela transposição que realiza em meio ao magnífico panorama proporcionado pela situação geográfica do Estreito. Esta magnífica obra de arte faz jus a sua localização, emoldurando a paisagem urbana de Florianópolis, tornando-se referência espacial e adquirindo, sobretudo, extrema importância pela sua função, revelando seu parentesco, numa concepção benjaminiana, com o abrupto acidente geográfico de sua localização.

Na imagem anterior, observa-se em ambos os sentidos as cabines para a cobrança de pedágio. Este aspecto, embutido no melhoramento, dava a dimensão do movimento de passagem pela ponte, pois “a renda de pedágio e de trânsito de veículos nos primeiros meses tem dado para fazer face ao cumprimento do contrato sem ônus para o Estado”<sup>295</sup>. Mas, a obra imprimia em sua realização um simbolismo que transcende o altíssimo custo, ela simbolizava também todo o esforço de seu idealizador à sua execução. Para muito além do valor monetário empregado em sua construção, a ponte, enquanto monumento, “evocaria

---

<sup>293</sup>Conforme mensagem enviada pelo Governador em exercício Antônio Bulcão Viana ao Congresso Representativo em 21/08/1926, p. 52. (Disponível em <http://brazil.crl.edu>).

<sup>294</sup>É a mais longa ponte pênsil com sistema de barras de olhal no mundo. Disponível em [http://www.deinfra.sc.gov.br/jsp/informacoes\\_sociedade/ponte\\_HercilioLuz.jsp](http://www.deinfra.sc.gov.br/jsp/informacoes_sociedade/ponte_HercilioLuz.jsp)

<sup>295</sup>Conforme mensagem enviada pelo Governador em exercício Antônio Bulcão Viana ao Congresso Representativo em 21/08/1926, p. 09. (Disponível em <http://brazil.crl.edu>).

sentidos, vivências e valores, tornando-se, na sua materialidade imagética, um dos suportes da memória social da cidade.” (PESAVENTO, 1999, p. 16).

A cidade, apesar das inúmeras obras modernizadoras, até o momento de sua ligação com o Continente não havia ainda transcendido a imagem configurada, signo de decadência e atraso. No entanto, a forma da ponte, a dimensão, a função, a materialidade impõem uma imagem forte, desmanchando esta impressão. A representação utópica do espaço, ofuscando as contradições implícitas na organização urbana, cria a imagem da cidade ideal, desconsiderando muitas vezes a realidade econômica e social, materializando-se na imponência visual de um monumento, confirmando que “nas grandes obras-primas arquitetônicas, assim como em toda grande obra de arte, as imperfeições humanas que existem em todos os períodos se desfazem.” (GIEDION, 2004, p. 46).

Durante algumas décadas a cidade teria na ponte e no porto duas possibilidades que possuíam potencial de se complementarem para impulsionar o desejado progresso florianopolitano. No entanto, o porto declinaria e a ponte não traria resultados imediatos.

Figura 93: O Porto e a Ponte, dois tempos de uma mesma Cidade. C. 1940



Fonte: Casa da Memória (FCFFC)

Na figura 93, a panorâmica vista do Trapiche Miramar, equipamento público que surge incorporando novas funções, suplantando aos poucos aquela para a qual foi, supostamente, concebido. Inaugurado em 1928, após a ponte, o “Miramar” substituiu o

antigo Trapiche de madeira, constantemente em reparos, mas cujo aspecto estético não era mais condizente com a nova imagem da cidade. Para “mirar” a ponte, transpondo o mar sobre o Estreito, fora erguida uma nova edificação que se harmonizava com o Largo Fernando Machado, terminal de lanchas e bondes que pela chegada do ônibus se transformaria em estação rodoviária e marítima, esta última função se extinguindo gradativamente. Desta forma, durante muito tempo, o Miramar cumpriria a função de excelente local para se admirar a ponte e observar a transformação.

Consequentemente, a antiga praça do mercado, este local significativo, ponto de concentração pela chegada e saída das embarcações, junto à Praça XV de Novembro, perderia muito de sua importância a partir da inauguração da ponte, fazendo “cessar o tráfego de lanchas da baía com destino ao Estreito, que na ilha tinha seu ponto terminal no cais do Miramar.” (PELUSO JR, 1991, p. 13). Com este desvio do movimento para as cabeceiras da ponte, aliado a inauguração da nova ala do Mercado Público (1931) impondo a especialização dos serviços, “o baixo setor da economia sofreu, pois a praia do mercado perdeu sua clientela e os homens que conseguiam ali ganhar algum dinheiro foram forçados a procurar outra atividade.” (PELUSO JR, 1991, p. 333).

Os olhos sempre voltados ao mar, atentos ao movimento de chegada e saída das embarcações, seriam atraídos para o movimento na ponte. Um novo tempo iniciara e a Capital já não era mais a mesma, agora possuía um grande marco, separando nitidamente dois tempos, o passado e o presente, auspicioso de “tempos modernos”. Para se alcançar a cidade, a partir de agora, gradativamente, se chegaria cada vez mais sobre rodas. Nesta passagem do modo de transporte marítimo para rodoviário, por conseguinte, a modernidade que trata da experiência do progresso através da modernização, “não apenas envolve uma implacável ruptura com todas e quaisquer condições históricas precedentes, como é caracterizada por um interminável processo de rupturas e fragmentações internas inerentes.” (HARVEY, 1992, p. 22).

Ao mesmo tempo, com a construção da ponte a cidade entra em um novo ciclo, obras viárias são realizadas em ambas as margens, expandindo a malha urbana e permitindo a entrada e saída de veículos, um novo tempo se abre, circulam cada vez mais automóveis, ônibus passam a circular, o movimento se expande. Diante desta nova dinâmica, a ponte, de acordo com Araújo (1989, p. 126), “dividiria um tempo passado de atraso e um outro que supostamente se anunciava como portador do progresso”.

Obra de engenharia, que se destaca pela arquitetura invejável, a ponte adquirira o status de símbolo da cidade, todavia não produzira os resultados esperados, quanto ao impulso desejado na economia, dificultando alcançar o almejado progresso florianopolitano. Na transposição Ilha-Continente, há claramente um desejo de progresso e, para a modernidade florianopolitana, a antiguidade, ou seja, tudo aquilo que a precedeu “é como um pesadelo que lhe veio durante o sono.” (BENJAMIN, 2006, p. 417). Assim ficaria a imagem da “decadente” Desterro para a “moderna” Florianópolis, pois “o espaço é sempre portador de um significado, cuja expressão passa pelo seu poder de provocar uma reação, uma resposta.” (PESAVENTO, 1999, p. 16).

Os Cais ao longo da orla, Liberdade, Igualdade e Fraternidade, espaços da pequena Desterro, depois Florianópolis, homenageavam a França pelo lema da Revolução de 1789. Mas, a modernidade Francesa chegaria por um símbolo maior. Alguns autores referem-se ao longo século XIX que se iniciaria na citada revolução e findaria após a Primeira Grande Guerra. No caso de Florianópolis o mais apropriado seria não considerar um *Fin de Siècle* no pós-guerra, mas sim um fim de ciclo modernizador, conduzindo a um apogeu, a *Belle Époque* proporcionando a sensação de que a modernidade chegou sob a forma de uma grandiosa ponte metálica, rompendo as barreiras de sua ligação física com o mundo. A ponte imprime o mesmo significado para Florianópolis que a Torre Eiffel representa para Paris, o fechamento de um ciclo de modernização urbana.

Não há em Santa Catarina obra que suplante a Ponte Hercílio Luz em termos de valor simbólico e estético. Seu significado transcende a todo este apelo, representando o apogeu de um período de ações modernizadoras. Afinal a cidade adquirira todos os serviços dignos de uma cidade moderna, transporte coletivo, telefone, eletricidade, água encanada, esgotos, a avenida e suas modernas edificações voltadas à instrução e, sobretudo, a magnífica ponte metálica, obra comemorativa de arquitetura, símbolo máximo de um ciclo modernizador, signo metonímico de Florianópolis, uma imagem em construção, a cidade em sua modernidade e *Belle Époque*.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No sentido de dar continuidade às considerações que realizamos ao longo deste trabalho, empreendemos um esforço para tecer alguns comentários complementares sobre as questões explanadas. O eixo de discussão, “modernização urbana”, abre um leque muito amplo de elementos à análise, frente ao turbilhão que envolve a dimensão das intervenções urbanas pertinentes a este processo.

A modernização ampliara o conceito de cidade enquanto produto e as Exposições Universais colocaram na vitrina esta manufatura. A construção de monumentos em ampla visualização, símbolos imagéticos, criando uma identidade urbana particular, inspirando a concretização de acalentadas utopias. De modo geral, em ampla perspectiva as cidades se parecem, porém os signos metonímicos as diferenciam e identificam. Todavia, estes monumentos, construídos a partir da estrutura de ferro, apresentam em comum a condição de serem concebidos em exposições comemorativas de centenários.

Nestas Exposições Universais para comemorações alusivas a centenários, os signos metonímicos extrapolaram as intenções pretendidas a seus significados com o avanço da modernidade. A Estátua da Liberdade celebrando os cem anos de união dos estadunidenses e franceses contra ingleses em batalha crucial à Independência dos Estados Unidos; a Torre Eiffel comemorando o Centenário da Revolução Francesa; o Cristo Redentor comemorando os cem anos da Independência do Brasil, juntamente com Florianópolis que projetara a magnífica Ponte Pênsil Metálica, denominada inicialmente Independência, para igual comemoração.

Construídos originariamente para serem monumentos, a Estátua da Liberdade, a Torre Eiffel e o Cristo Redentor são apelos a imagens simbólicas. Nova York com “a liberdade iluminando o mundo”, a luz da tocha e o conhecimento do livro. A imensa torre ostentando o poder da França na construção em ferro, material primordial à Revolução Industrial e ao avanço das técnicas de construção, forjando a modernidade, comemorando a Revolução Francesa sob as luzes da “fada eletricidade”, iluminando a Cidade Luz.

No Brasil, os discursos exaltando as ações de modernização urbana apresentavam-se carregados de imagens, valores alusivos ao progresso e à necessidade de superar o atraso, o “torpor colonial”, diante das disparidades econômicas, sociais e culturais das classes dominantes com amplos setores da população, ocupando espaços em condições insalubres das cidades, mas apropriados ao avanço do capitalismo internacional. Os técnicos em ascensão, diagnosticando os problemas da

urbe caótica, intervêm sobre o urbano, atentos ao imaginário dos apelos republicanos “ordenar os espaço para alcançar a ordem”, novos valores se desenvolveram sobre a cidade.

A urbanística se apresentara e era anseio dos filhos das elites, formados nas faculdades de engenharia das escolas Central, Militar e Politécnica, aplicarem seus conhecimentos, projetando-os no cenário nacional, desenvolvendo trabalhos que transformaram a vida urbana, adequando-a a ordem reinante, a racionalidade capitalista. A República ocorreu tomada por este contexto de ascensão desta burguesia e sua formação técnica.

Promovendo as exposições comemorativas aos centenários de Abertura dos Portos e da Independência, respectivamente em 1908 e 1922 na Capital da República, o Brasil demonstrava ao mundo uma nação renovada, símbolo da nova ordem e adequada ao desenvolvimento do Capital. Estes eventos celebravam o processo de inserção do país em um modo de vida urbano, expostos nos espaços renovados ao longo das majestosas avenidas cortando as ruas da cidade colonial com seu movimento frenético, convergindo a espaços monumentais, imagens simbólicas. Tal qual a França e Nova York, o Brasil erguera um monumento, um símbolo metonímico representativo daquele momento histórico do processo de modernização das cidades brasileiras e da cidade que o abrigou em sua maior representação, o Rio de Janeiro.

As exposições, enquanto eventos comerciais, promoveram a venda dos equipamentos desta modernidade urbana, trilhos e trens, bondes, dutos metálicos para água e esgotos, máquinas para usinas hidrelétricas, linhas de transmissão e os “postes metálicos e lampadários candelabros em aço galvanizado”. Tudo isto aplicado às grandes avenidas, espaços monumentais que alojaram escritórios comerciais e bancários, repartições, instituições públicas para a instrução e o lazer, lojas de departamentos, cafés, cinemas, vias por onde circulam serviços, automóveis e transportes coletivos, composição apoteótica da modernidade capitalista esteticamente ornamentada.

Consecutivamente, discutimos a influência das Exposições Universais, os avanços que proporcionaram ao desenvolvimento de materiais e técnicas de construção, exibindo a modernidade em exposição pelos espaços “manufaturados” que as sediaram. Para muito além dos produtos industriais, colocava-se em exposição a modernidade urbana, reflexo da sociedade industrial, a cidade como um produto.

No Brasil, o Rio de Janeiro, em sua modernidade laboriosamente construída, passa a refletir sobre o todo, criando uma cidade que vale

pelo país e, como tal, realiza as suas exposições de modernidade nos espaços renovados ou criados sobre aterros. Ao erigir um monumento sobre o elevado pico do Corcovado, voltado à entrada da Baía da Guanabara, tal qual a Estátua da Liberdade à Baía de Nova York, a cidade criava o seu símbolo, estrategicamente situado, amplamente visível de todas as partes e, principalmente, exposto aos estrangeiros que chegavam. Um signo metonímico que, devido ao contexto e a época de sua construção, representa o conjunto das ações de todo um período, o detalhe assume a dimensão do todo.

O Rio de Janeiro necessitava modernizar-se e assumir maior importância para firmar-se como Capital Federal, tendo em vista a constituição de 1891 prever a transferência da sede administrativa para o interior. Santos, por sua vez, já havia perdido esta condição para São Paulo, mas lutava por ordenar o crescimento urbano e sustentar sua posição de principal porto exportador.

Vitória, por outro lado, guarda aspectos em comum com Florianópolis. Cidades situadas em ilhas lutaram para se manterem capitais, devido ao seu isolamento geográfico, encontrando-se subordinadas ao movimento portuário da Capital Federal. Embora os projetos para estas duas capitais apresentem diferenças na escala da cidade, em âmbito estadual os obstáculos eram os mesmos. Ou seja, estas cidades sustentam uma justificativa a mais para o avanço das ações de modernização de sua estrutura urbana, a manutenção do status de capital.

Nas cidades de Vitória e Santos identificamos o surgimento e o amadurecimento, respectivamente, dos princípios do urbanismo de Saturnino de Brito. Na capital capixaba destacam-se as visões em perspectiva evidenciando os acidentes geográficos e seu valor estético na paisagem. Utilizando o sistema coletor unitário para as águas pluviais e cloacais, direcionava-as para uso em área agrícola, denotando uma preocupação ambiental e sustentável. Todavia, nas experiências posteriores veio a adotar um sistema separador absoluto que seria consagrado na Cidade de Santos.

O Saneamento de Santos revelaria a característica principal do urbanismo de Brito, o traçado sanitário como fator determinante do traçado urbano. Este projeto evidenciava toda a capacidade técnica como sanitaria, urbanista e engenheiro civil pela magnitude do trabalho empreendido e pelo plano elaborado e implantado, destacando-se o aspecto estético na valorização da paisagem urbana, enquanto obra de arte, construindo avenidas marginais aos canais, criando parques e jardins.

Florianópolis e Vitória consolidariam a manutenção da condição de Capital na realização de sua ligação com o continente, a construção da ponte metálica, símbolo do avanço das modernas técnicas de construção. Ambas tiveram esta ligação realizada na década de 1920, todavia, o pioneirismo ocorreu em Santos na conclusão do Plano de Saneamento com a inauguração em 1914 da primeira Ponte Pênsil do Brasil, sustentada por cabos de aço.

Vitória e Santos serviram como parâmetros de comparação com o modelo urbano implantado na Cidade do Rio de Janeiro. A partir desta comparação identificamos duas correntes do Urbanismo que se mostram em evidência, a “haussmannização” aplicada por Pereira Passos e, o outro modelo, preconizado e desenvolvido em solo brasileiro por Saturnino de Brito, amparado nos princípios propagados por Camillo Sitte, considerando o relevo natural como indutor das diretrizes urbanísticas. Este último modelo assume uma dimensão particular na Cidade de Santos com a subordinação do traçado urbano ao sanitário, o urbanismo sanitarista.

Por um lado, destacamos a Reforma do Rio de Janeiro de Pereira Passos e sua drenagem subterrânea nos moldes de Haussmann e, por outro lado, o traçado valorizando os elementos naturais com o saneamento expondo os cursos d’água, enquanto elementos de drenagem, salubres e esteticamente incorporados à paisagem urbana, impressos nos trabalhos de Saturnino de Brito.

Surgiram, ao longo do trabalho, questionamentos referentes à supremacia da influência do modelo da Reforma Passos sobre as cidades brasileiras. No entanto, identificamos pela abrangência das intervenções de Saturnino de Brito sobre dezenas de cidades brasileiras, entre elas, exemplarmente, Santos e Recife, a adoção do urbanismo sanitarista, ou seja, o traçado sanitário como determinante do traçado urbano. Entretanto, concordamos com a influência exercida pela reforma do Rio de Janeiro no imaginário urbano brasileiro, no entanto, contestamos a difusão do modelo haussmanniano em larga escala, embora a influência francesa na estética se apresente nos ornamentos. Desta forma, Arriscamos afirmar que as ações de Brito, efetivamente, produziram um reflexo maior, sobremaneira, nas principais cidades brasileiras durante o período compreendido nesta pesquisa, no que diz respeito ao modelo urbano.

No caso de Florianópolis, a comparação com os modelos em questão nos conduziram a dissipar as inquietações inicialmente produzidas. Identificamos na reforma urbana modernizadora da Fonte Grande, uma influência absoluta do urbanismo sanitarista de Saturnino

de Brito, pela aplicação máxima do traçado sanitário como fator determinante do sistema viário e delineador da malha urbana. A canalização da Fonte Grande em traçado meândrico e a implantação das alamedas laterais, compondo em conjunto a Avenida do Saneamento, constituem-se em uma prova incontestável da adoção do modelo preconizado por Brito. No entanto, o caráter linear da renovação urbana, ligando as baías sul e norte, a orla comercial e portuária aos bairros aristocráticos, apresentam semelhança com o eixo da Reforma Urbana do Rio de Janeiro.

As três primeiras décadas do século XX concentraram as grandes transformações na infraestrutura urbana brasileira. As reformas urbanas estabeleceram um novo padrão estético ao espaço urbano e à arquitetura brasileira. A Avenida, o Saneamento, as modernas edificações e a Ponte em Florianópolis poderiam ser consideradas somente construções isoladas, mas sob o ponto de vista da organização do espaço e do aspecto estético que o conjunto proporciona são considerados arquitetura. Neste caso, em particular, constituem-se em elementos indispensáveis na Arquitetura da Cidade.

Não objetivamos comparar Florianópolis ao Rio de Janeiro e muito menos a Paris, mas o processo decorrido na Ilha de Santa Catarina percorreu um caminho que partiu da Capital Francesa, passou pela Capital da República Brasileira e chegou à Capital de Santa Catarina, fruto da difusão das transformações ocorridas em Paris, principalmente pelas Exposições Universais que sediou, e seu significado ao avanço da transformação capitalista imposta sobre a cidade, a modernização urbana. Todavia, pretensiosamente, Florianópolis se igualaria ao criar um mesmo mecanismo simbólico.

Identificamos nas transformações urbanas realizadas em Florianópolis uma valorização das ações modernizadoras, atribuindo um significado intrinsecamente relacionado ao desenvolvimento do conceito de modernidade, no sentido de rompimento com o passado. Ao mesmo tempo em que simbolizava sua transformação na ereção de um signo metonímico da modernidade, a estrutura de ferro, representado na imponente e funcional Ponte Pênsil Metálica, a antiga Desterro perdia as suas feições e Florianópolis surgia imponente pela imagem em perspectiva do magnífico monumento.

Simbolicamente a ponte transcenderia o simples aspecto de ligação entre dois pontos, tornando-se o símbolo máximo de um período, coroando com êxito o ciclo de modernização urbana da Primeira República na Capital Catarinense. Deixando para trás a “decadente Desterro”, atribuindo importância ao quesito embelezamento

nas obras realizadas, fruto de uma imagem de modernidade exportada que ganhou força com as idéias republicanas de progresso, a ponte consagraria este modelo estético, tornar-se-ia o signo metonímico da “modernidade” republicana, implícito em seu topônimo, Florianópolis.

A Capital Catarinense refletiria, deste modo, o novo contexto diante do apelo republicano na transformação da imagem da cidade pelas ações higiênico- sanitárias e as imposições de normas sociais, provocando uma ruptura histórica entre Desterro que ficara no passado e Florianópolis, uma imagem em construção do presente para o futuro, relegando a condição de pobreza de boa parte da população.

Compreendemos neste trabalho a magnífica obra do saneamento e urbanização da Fonte Grande. Mas, frente à urgência na construção da ligação Ilha-Continente, questionamos o custo e o esforço à construção da Avenida do Saneamento. A execução de uma avenida adquiriria um caráter muito mais funcional nas duas cabeceiras da ponte Hercílio Luz, ligação que teve sua inauguração adiada pelas inconclusas e incompatíveis vias de acesso. Fica uma inquietação, para a qual temos uma hipótese, mas cabe um questionamento: A Fonte Grande com o rio e seus contribuintes canalizados, saneada e iluminada, com redes de água e esgotos implantadas, haveria a necessidade de se construir a avenida naquele momento, tendo em vista que o objeto de maior relevância era a ligação com o continente?

Exercendo um esforço, consideramos as avenidas conectadas pela ponte, captando o tráfego gerado, mais adequado, algo racional e funcional, até mesmo porque a Avenida do Saneamento poderia ser construída posteriormente. Por outro lado, a construção da avenida materializava a conclusão de uma obra de saneamento que vinha de longo prazo com os molhes e aterros da praia da Boa Vista. A remodelação e embelezamento glorificavam os esforços empreendidos desde os primórdios da República e, transformando o espaço, afastava as categorias “inadequadas”, pelo baixo padrão de consumo, daquele produto da modernidade capitalista.

O período de vinte anos, compreendido entre 1906 e 1926, marcaram definitivamente as feições urbanas na capital catarinense com a implantação da infraestrutura básica, obras de modernização, destacando-se o quadriênio de Governo Gustavo Richard (1906-1910) e os dois mandatos de Hercílio Luz (1918-1926) com a execução da primeira avenida e a ponte de ligação com o continente, homônimas ao seu idealizador.

Buscamos exercitar um esforço reflexivo ao longo de todo o desenvolvimento da pesquisa. Desta forma, entramos na análise da

segregação e exclusão social provenientes do processo de modernização urbana. Considerando que as questões de ordem econômica e cultural passaram a despertar nas elites brasileiras uma intensa preocupação com a estética e a higiene. Neste intento de transformação, promoviam a valorização imobiliária dos espaços renovados e o consequente deslocamento da população de baixa renda, pequenos proprietários e não proprietários, aos morros e à periferia. Os espaços renovados passaram a abrigar novas funções e os cidadãos abarcados pelo pleno processo civilizatório.

A Avenida Hercílio Luz inaugurada às comemorações do Centenário da Independência, pela contiguidade com a praça central, estava inserida no ideário republicano de transformar a paisagem urbana afastando o personagem econômico e “moralmente” inapto ao espaço transformado. Almejava-se, com isto, implantar a imagem de uma cidade moderna, dentro de padrões europeus ou europeizados, sendo o elemento pobre a contra-imagem no espelho. A cidade ordenada era o reflexo do ideal republicano, se difundindo como a imagem de progresso, espaços selecionados à modernidade urbana em exposição

Todavia, a modernidade em exposição, efetivamente, alcançaria sua maior expressão na aplicação da técnica da construção em ferro, vencendo obstáculos naturais e se impondo em meio à imponente paisagem, um monumento. Por fim, o brilho republicano se expressaria em Florianópolis, através de um elemento altamente funcional e indispensável à cidade, ao mesmo tempo em que assumia o significado de uma passagem à entrada na modernidade. Signo metonímico, um elemento na paisagem grandiosamente erigido, representando o período de construção de uma modernidade pretendida, uma imagem representando o todo, a monumental Ponte Pênsil Metálica.

Para concluir, negando a prolixidade e abrindo mão do direito de digressão, de mar à mar, reformando portos e rasgando avenidas sobre a cidade colonial, remodelava-se o espaço urbano, adequando-o à reprodução e circulação do capital, revolucionava-se o espaço, enquanto mercadoria. A racionalidade criando espaços lineares modernizados, preparados para receber o avanço do capital e ilustres visitantes, cada vez mais inseridos nos projetos para o futuro. Em Florianópolis, o homem voltado à lides do mar estava em declínio, parte de uma cidade que ficara no passado, a ruptura apontava para novos rumos.

Mas, o progresso se apresentava estagnado como o olhar que, ao fim da Primeira República, do Mirante Miramar fixava a ponte, lembrando-se do passado, alcançara-se o futuro que anunciava-se auspicioso, *fin de siècle, belle époque*, sensação de modernidade, ao

mesmo tempo declínio e promessa de renovação. Florianópolis, uma utópica construção republicana, lançando-se aos tempos modernos, um espaço do presente valorizado para o futuro.

Florianópolis uma ilha no atlântico sul visitada, durante os áureos tempos do domínio marítimo nos meios de transporte, por estrangeiros ilustres de diversificadas procedências, constituíra uma elite atenta aos anseios de modernidade que se antecipava no apelo à imagem. A pequena Florianópolis conciliaria com a Ponte Metálica Pênsil esta condição de erigir um monumento e transcender a um novo tempo, marcando claramente os limites desta transposição através de um equipamento funcional, magnificamente construído em ferro, ligando as duas pontas do Estreito, conduzindo Florianópolis para o pretendido progresso.

## REFERÊNCIAS

### FONTES E BIBLIOGRAFIA

#### 1. FONTES PRIMÁRIAS

##### 1.1. Mensagens e Relatórios Oficiais do Governo do Estado

##### 1.1.1. Arquivo Público do Estado/ *Center for Researches Libraries*

1. Mensagem enviada pelo Governador Hercílio Luz ao Congresso Representativo em 27/07/1895. Florianópolis.
2. Mensagem enviada pelo Governador Felipe Schmidt ao Congresso Representativo em 22/07/1901. Florianópolis.
3. Mensagem enviada pelo Governador Felipe Schmidt ao Congresso Representativo em 01/09/1902. Florianópolis.
4. Mensagem enviada pelo Governador em exercício Antônio Pereira Oliveira ao Congresso Representativo em 18/09/1906. Florianópolis.
5. Mensagem enviada pelo Governador, Gustavo Richard, ao Congresso Representativo de Santa Catarina em 05/08/1907. Florianópolis.
6. Mensagem enviada pelo Governador, Gustavo Richard, ao Congresso Representativo de Santa Catarina em 02/08/1908. Florianópolis.
7. Mensagem enviada pelo Governador, Gustavo Richard, ao Congresso Representativo de Santa Catarina em 16/08/1909. Florianópolis.
8. Mensagem enviada pelo Governador, Gustavo Richard, ao Congresso Representativo de Santa Catarina em 17/09/1910. Florianópolis.
9. Mensagem enviada pelo Governador, Vidal Ramos, ao Congresso Representativo de Santa Catarina em 23/07/1911. Florianópolis.
10. Mensagem enviada pelo Governador, Vidal Ramos, ao Congresso Representativo de Santa Catarina em 23/07/1912. Florianópolis.
11. Mensagem enviada pelo Governador, Vidal Ramos, ao Congresso Representativo do Estado em 24/05/1913. Florianópolis.
12. Mensagem enviada pelo Governador, Vidal Ramos, ao Congresso Representativo do Estado em 28/09/1914. Florianópolis.
13. Mensagem apresentada ao Congresso Representativo pelo Major João Guimarães Pinho, Presidente do Congresso, no exercício do cargo de Governador, em 29/07/1915. Florianópolis.

14. Mensagem enviada pelo Governador, Felipe Schmidt, ao Congresso Representativo em 14/08/1916. Florianópolis.
15. Mensagem enviada pelo Governador, Felipe Schmidt, ao Congresso Representativo em 14/08/1917. Florianópolis.
16. Mensagem enviada ao Congresso Representativo pelo Governador, Felipe Schmidt, em 08/09/1918. Florianópolis.
17. Mensagem enviada ao Congresso Representativo pelo Governador, Hercílio Luz, em 22/07/1919. Florianópolis.
18. Mensagem apresentada ao Congresso Representativo, em 22/07/1920, pelo Governador Hercílio Luz. Florianópolis.
19. Mensagem enviada pelo Governador, Hercílio Luz, ao Congresso Representativo em 22/07/1921. Florianópolis.
20. Mensagem apresentada ao Congresso Representativo, em 16/08/1922, pelo Coronel Raulino Júlio Adolpho Horn, presidente do mesmo Congresso, no exercício do cargo de Governador do Estado de Santa Catarina. Florianópolis.
21. Mensagem apresentada ao Congresso Representativo pelo Governador em exercício Pereira e Oliveira em 22/07/1923. Florianópolis.
22. Mensagem apresentada ao Congresso Representativo, em 22/07/1924, pelo Governador em exercício Pereira e Oliveira. Florianópolis.
23. Mensagem apresentada ao Congresso Representativo, em 21/08/1926, pelo Governador em exercício Bulcão Viana. Florianópolis.

## **1.2 Mensagens do Presidente da República**

1. Mensagem enviada pelo Presidente Francisco de Paula Rodrigues Alves ao Senado Federal em 15/11/1902.
2. Mensagem enviada pelo Presidente Afonso Pena ao Congresso Nacional em 03/05/1908.
3. Mensagem enviada pelo Presidente Afonso Pena ao Congresso Nacional em 03/05/1909.
4. Mensagem enviada pelo Presidente Epitácio Pessoa ao Congresso Nacional em 03/05/1922.
5. Mensagem enviada pelo Presidente Arthur Bernardes ao Congresso Nacional em 03/05/1923.
6. Mensagem enviada pelo Presidente Arthur Bernardes ao Congresso Nacional em 03/05/1924.

## **1.3 Arquivo Público do Estado**

- 1.3.1 Jornal República, “Avenida Hercílio Luz”, 30/10/1919, p. 02

#### **1.4 Biblioteca Pública do Estado de Santa Catarina Jornais**

- 1.4.1 A República –1919- 1922.
- 1.4.2 O Estado – Florianópolis, 1919- 1926.

#### **1.5 Biblioteca Central da Universidade Federal de Santa Catarina – Setor de Documentos raros;**

- 1.5.1 NAPOLI, Miguel. **Hercílio Luz**- No 1º Aniversário de Seu Governo. Hontem e Hoje (Rápida Incursão no campo Político). Florianópolis: Livraria Moderna, 1919, 22 p.

#### **1.6 Biblioteca da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Centro de Tecnologia, Setor de Obras Raras;**

- 1.6.1 Obras Completas e Relatórios de Francisco Saturnino R. de Brito

#### **1.7 Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina;**

- 1.7.1 Acervo de Fotografias

#### **1.8 Casa da Memória- Fundação Cultural Florianópolis Franklin Cascaes**

- 1.8.1 Acervo de Fotografias

#### **1.9 Museu Histórico Nacional,**

- 1.9.1 “Coleção Fotográfica de Augusto César Malta de Campos”

## **2 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

AMORA, Ana M. Gadelha Albano. **História da Saúde em Santa Catarina: Instituições e Patrimônio Arquitetônico (1808- 1958)**. Barueri, SP: Minha Editora; Rio de Janeiro: Fiocruz, 2012.- (Coleção História e Patrimônio da Saúde). 176 p.

ANDRADE, Djanira Maria Martins de. **Hercílio Luz: Uma ponte integrando Santa Catarina**. Florianópolis: EDUFSC, 1981. 172 p.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. **De Viena a Santos: Camillo Sitte e Saturnino de Brito**. In: SITTE, Camillo; ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. Trad. da 4ª ed. alemã, de 1909. São Paulo: Atica, 1992. (Temas. Arquitetura e Urbanismo; v.26). (pp. 205- 233).

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. A cidade como um corpo são e belo: O Pensamento Urbanístico do Engenheiro Saturnino de Brito. IN: FERNANDES, Ana; Gomes, Marco Aurélio de Filgueiras. **Cidade e História: Modernização das Cidades Brasileiras nos Séculos XIX e XX**.

Salvador: UFBA/Faculdade de Arquitetura. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo; ANPUR, 1992. 303 p. (pp. 77-80).

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. Confinamento e deriva: sobre o eclipse do lugar público na cidade moderna. In: SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra J. (org.). **Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano**. Porto alegre: UFRGS, 1997. 292 p. (pp. 97- 103).

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. “Novo Arrabalde”: O Desenho de um Novo Modo de Vida. In: LEME, Maria Cristina da Silva (Coord.). **Urbanismo no Brasil – 1895- 1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999. (pp. 196- 204).

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. **O Plano de Saturnino de Brito para Santos e a Construção da Cidade Moderna no Brasil**. In: Espaço e Debates, São Paulo: NERU, nº 34, pp. 55- 63, 1991.

ANDREATTA, Verena. **Cidades quadradas, paraísos circulares: os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX**. Rio de Janeiro: Mauad X, 2006. 212 p.

ARAÚJO, Hermes Reis de. **A invenção do Litoral: reformas urbanas e reajustamento social na Primeira República em Florianópolis**. 216 f. Dissertação (Mestrado em História)- Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 1989.

ARAÚJO, Hermes Reis de. Saúde Pública e Cidade: Um Espaço de Poder (Desterro- Florianópolis, 1823- 1930). In: AMORA, Ana M. Gadelha Albano. **História da Saúde em Santa Catarina: Instituições e Patrimônio Arquitetônico (1808- 1958)**. Barueri, SP: Minha Editora; Rio de Janeiro: Fiocruz, 2012.- (Coleção história e patrimônio da saúde). (pp. 03- 38).

ARENDT, Hannah. **A condição humana**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010. 407 p.

ARQUIVO NACIONAL (Brasil). **Os presidentes e a República: Deodoro da Fonseca a Dilma Rousseff**. - 5ª ed. revisada e ampliada - Rio de Janeiro: O Arquivo, 2012. 248p.

AYMONINO, Carlo. **O Significado das Cidades**. Lisboa: Presença, 1984. 235 p.

- AVÉ-LALLEMANT, Robert. **Viagens pelas Províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo (1858)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980. 360 p.
- BAUDELAIRE, Charles. **A modernidade de Baudelaire**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. 212 p.
- BENEVOLO, Leonardo. **As origens da urbanística moderna**. Lisboa: Presença, 1994. 172p.
- BENÉVOLO, Leonardo. **História da Arquitetura Moderna**. São Paulo: Perspectiva, 2004. 813 p.
- BENÉVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2011. 728 p.
- BENJAMIN, Walter. **Sociologia**. Organização e Tradução: KOTHE, Flavio Rene; FERNANDES, Florestan. São Paulo: Ática (Coleção Grandes Cientistas Sociais), 1985. 256p.
- BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1994. - (Obras escolhidas; v. III). 268 p.
- BENJAMIN, Walter. **Passagens**. Belo Horizonte: UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006. 1167 p.
- BENCHIMOL, Jaime Larry. Rio de Janeiro: Da Urbe Colonial à Cidade Dividida. In: PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas (org.). **Rio de Janeiro: Cinco Séculos de História e Transformações Urbanas**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010. (pp. 163- 203).
- BERMAN, Marshall. **Tudo o que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. 465p.
- BRESCIANI, Maria Stela Martins. **Londres e Paris no século XIX: O espetáculo da pobreza**. São Paulo: Brasiliense (Tudo é História, 52), 2004. 127 p.
- BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. **Relatórios da Comissão de Melhoramentos da capital (Projeto de um Novo Arrabalde)**. Vitória: Estado do Espírito Santo, 1896.
- BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. Publicações Preliminares. **In: Obras Completas de Saturnino de Brito**. Rio de Janeiro: Imprensa

Nacional, (Ministério da Educação e Saúde- Instituto Nacional do Livro), 1943a. Volume 1.

BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. **In: Projetos e Relatórios:** Saneamento de Santos. Obras Completas de Saturnino de Brito. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, (Ministério da Educação e Saúde- Instituto Nacional do Livro), 1943b. Volume VII.

BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. **In: Projetos e Relatórios:** Saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas e da baía. Obras Completas de Saturnino de Brito. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, (Ministério da Educação e Saúde- Instituto Nacional do Livro), 1943c. Volume XV.

BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. Pareceres (Primeira Parte). **In: Obras Completas de Saturnino de Brito.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, (Ministério da Educação e Saúde- Instituto Nacional do Livro), 1943d. Volume XVI.

BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. Notas para o Congresso dos Prefeitos de Pernambuco (1916). **In: Obras Completas de Saturnino de Brito.** (Urbanismo- Estudos diversos). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, (Ministério da Educação e Saúde- Instituto Nacional do Livro), 1943e. Volume XX.

BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. **Obras Completas de Saturnino de Brito.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, (Ministério da Educação e Saúde- Instituto Nacional do Livro), 1944.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **Nossa Senhora do Desterro-** notícia II. Florianópolis: Imprensa Universitária, 1972. 248 p.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **Nossa Senhora do Desterro-** Notícia 1. Florianópolis: Lunardelli, 1979. 515 p.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **Nossa Senhora do Desterro-** Memória 2. Florianópolis: Lunardelli, 1979. 515 p.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **História de Santa Catarina.** Florianópolis: Lunardelli, 1987. 502 p.

CARVALHO, José Murilo de. **Os Bestializados:** O Rio de Janeiro e a República que na foi. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. 196 p.

CARVALHO, Carlos Delgado de. **História da Cidade do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura (Biblioteca Carioca, v. 8, Série Publicação Científica), 1994. 126 p.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade Febril:** cortiços e epidemias na Corte Imperial. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. 250 p.

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, Lar e Botequim:** o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da *belle époque*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2001. 367 p.

CHAMISSO, Adalbert Von. Estadia na Ilha de Santa Catarina. In: HARO, Martin Afonso Palma de (org.). **Ilha de Santa Catarina:** relatos de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX. Florianópolis: Ed. da UFSC, Lunardelli, 1996. (pp. 231-236).

CHIAVARI, Maria Pace. Rio de Janeiro: De Paraíso a Narciso. In: MACHADO, Denise B. Pinheiro; VASCONCELOS, Eduardo Mendes de (Orgs). **Cidade e Imaginação.** Rio de Janeiro: UFRJ/FAU/PROURB, 1996. (pp. 81- 86).

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo:** Utopias e Realidades- uma antologia. São Paulo: Perspectiva, 1979. 350 p.

CHOAY, Françoise. **A REGRA E O MODELO:** Sobre a Teoria da Arquitetura e do Urbanismo. São Paulo: Perspectiva, 2010. 333 p.

COMBEAU, Yvan. **Paris:** uma história. Porto Alegre: L&PM, 2009. 144 p.

COMTE, Auguste. **Curso de Filosofia Positiva:** Discurso sobre o Positivismo; Discurso Preliminar sobre o Conjunto do Positivismo; Catecismo Positivista. São Paulo: Abril Cultural, 1983. (Coleção os Pensadores). 318 p.

COMTE, Auguste. Discurso Preliminar sobre o Conjunto do Positivismo. In: COMTE, Augusto. **Curso de Filosofia Positiva:** Discurso sobre o Positivismo; Discurso Preliminar sobre o Conjunto do Positivismo; Catecismo Positivista. São Paulo: Abril Cultural, 1983. (Coleção os Pensadores). (pp. 97- 115).

COMTE, Auguste. **Reorganizar a Sociedade.** São Paulo: Escala, 1985. 110 p.

CORRÊA, Carlos Humberto Pederneiras. **Diálogo com Clio-** Ensaios de História Política e Cultura. Florianópolis: Insular, 2003. 208 p.

CORRÊA, Carlos Humberto Pederneiras. **História de Florianópolis-** Ilustrada. Florianópolis: Insular, 2004. 376 p.

D'AMARAL, Márcio Tavares. **Rodrigues Alves**. São Paulo: Três, 2003. 169 p.

DÉAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.). **O Processo de Urbanização no Brasil**. São Paulo: Ed. da USP, 2004. 346 p.

DE JEAN, Joan. **Antigos contra modernos: As guerras culturais e a construção de um *fin de siècle***. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. 305 p.

ESSUS, Ana Maria Mauad de Souza Andrade. O espelho do poder: fotografia, sociabilidade urbana e representação simbólica do poder político no Rio de Janeiro da Belle Époque. In: SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra Jatahy (org.). **Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano**. Porto alegre: UFRGS, 1997. (pp. 281-292).

FERNANDES, Ana; Gomes, Marco Aurélio A. de Filgueiras. **Cidade e História: Modernização das Cidades Brasileiras nos Séculos XIX e XX**. Salvador: UFBA/Faculdade de Arquitetura. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo; ANPUR, 1992. 303 p.

FERREZ, Gilberto. Fotografia no Brasil e um dos seus mais dedicados Servidores: Marc Ferrez (1843- 1923). In: CAMPOFIORITO, Italo (org.). **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 60 anos: a Revista, nº 26**, Rio de Janeiro: IPHAN, 1997. (pp. 293- 355).

FLORES, Maria Bernadete Ramos. **Povoadores da Fronteira : Os casais açorianos rumo ao Sul do Brasil**. Florianópolis: EDUFSC, 2000. 84 p.

FRAMPTON, Kenneth. **História Crítica da Arquitetura Moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 1997. 470 p.

FREITAS, José Francisco Bernardino (Org.). **Diálogos: urbanismo.br**. Vitória, ES: EDUFES; [Niterói, RJ]: EDUFF, 2010. 244 p.

GERLACH, Gilberto. **Desterro: Ilha de Santa Catarina**. [S. l.]: 2010. 2t.

GIANNOTTI, José Arthur. COMTE, vida e obra. In: COMTE, Auguste. **Curso de Filosofia Positiva: Discurso sobre o Positivismo; Discurso Preliminar sobre o Conjunto do Positivismo; Catecismo Positivista**. São Paulo: Abril Cultural, 1983. (Coleção os Pensadores). (pp. VII- XVI).

- GIEDION, Sigfried. **Espaço, Tempo e Arquitetura- O** Desenvolvimento de uma Nova Tradição. São Paulo: Martins Fontes, 2004- (Coleção a). 949 p.
- GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano**. São Paulo: EDUSP, 2010.
- HABERMAS, Jürgen. **O Discurso Filosófico da Modernidade: doze lições**. São Paulo: Martins Fontes, 2002. 540 p.
- HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006. 224 p.
- HARO, Martin Afonso Palma de (org.). **Ilha de Santa Catarina: relatos de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX**. Florianópolis: Ed. da UFSC, Lunardelli, 1996. 236 p.
- HOLSTON, James. **A Cidade Modernista- Uma Crítica de Brasília e sua Utopia**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993. 362 p.
- HONORATO, Cézár (Coord.). **Um século de vivências num porto moderno (1910- 2010)**. Rio de Janeiro: Exposição- Centro Cultural Correios. Visita realizada em 26/11/2011.
- HOWARD, Ebenezer. **Cidades-jardins de amanhã**. São Paulo: Annablume; HUCITEC, 2002. 211 p.
- HÜBENER, Laura Machado. **O Comércio da Cidade do Desterro no Século XIX**. Florianópolis: EDUFSC, 1981. 120 p.
- KOCH, Wilfried. **Dicionário dos Estilos Arquitetônicos**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.
- KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos**. Rio de Janeiro: Contraponto; Ed. PUC- Rio, 2006. 366 p.
- KOSERITZ, Carl Von. **Imagens do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980. 312 p.
- KOWARICK, Lúcio (org.). **As Lutas Sociais e a Cidade: São Paulo, passado e presente**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. 335 p.
- KOWARICK, Lúcio; ANT, Clara. Cem anos de promiscuidade: o cortiço na cidade de São Paulo. In: KOWARICK, Lúcio (org.). **As Lutas Sociais e a Cidade: São Paulo, passado e presente**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. (pp. 49- 71).

KOWARICK, Lúcio. **Trabalho e Vadiagem**: A origem do trabalho livre no Brasil. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994. 124 p.

LAGO, Mara Coelho de Souza. **Modos de vida e identidade**- Sujeitos no processo de urbanização da Ilha de Santa Catarina. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1996a. 274 p.

LAGO, Paulo Fernando. Florianópolis: **A polêmica urbana**. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, Palavra Comunicação, 1996b. 318 p.

LAMAS, José Manoel Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004. 590p.

LE CORBUSIER [Charles Edouard Jeneret]. **La Ciudad Del Futuro**. Buenos Aires: Ediciones Finito. Biblioteca de Planeamiento y Vivienda. 1971. 183p.

LEFEBVRE, Henri. **Introdução à modernidade**: prelúdios. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969. 442p.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas: UNICAMP, 2003. 541 p.

LEME, Maria Cristina da Silva (Coord.). **Urbanismo no Brasil – 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999. 600 p.

LEME, Maria Cristina da Silva. A Formação do Pensamento Urbanístico no Brasil – 1895- 1965. In: LEME, Maria Cristina da Silva (Coord.). **Urbanismo no Brasil – 1895- 1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999. (pp. 20- 38)

LINS, Ivan. **História do Positivismo no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1964. 661 p.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1997. 359 p.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2010. 227 p.

MACHADO, Denise B. Pinheiro; VASCONCELOS, Eduardo Mendes de (Orgs). **Cidade e Imaginação**. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU/PROURB, 1996. 264 p.

MACHADO, Denise B. Pinheiro. Cidade e Imaginação: Desenho. In: MACHADO, Denise B. Pinheiro; VASCONCELOS, Eduardo Mendes

de (Orgs). **Cidade e Imaginação**. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU/PROURB, 1996. (pp. 71- 80).

MARX, Murillo. **Cidade Brasileira**. São Paulo: Editora da USP, Edições Melhoramentos, 1980. 151 p.

MARCELLINO, Narbal A. **HISTÓRICO DA PONTE HERCÍLIO LUZ**. (ECV/CTC/UFSC). Disponível em <http://www.narbal.ecv.ufsc.br/Curiosas/HistoricoPonteHercilioLuz.pdf>.

MAZIVIERO, Maria Carolina. **Memória e Identidade Urbana em Santos**- Usos e Preservação de Tipologias Arquitetônicas da Avenida Conselheiro Nébias. (Dissertação de Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. 171 p.

MEIRINHO, Jali. **República e Oligarquia**: Subsídios para a História Catarinense: 1889- 1930. Florianópolis: Insular, 1997. 216 p.

MELLO JR., Donato. **RIO DE JANEIRO**- Planos, Plantas e Aparências. Catálogo da Exposição homônima. Rio de Janeiro: Edição João Fortes Engenharia., 1988. 267 p.

MENDONÇA, Eneida Maria Souza ... [et al.]. **Cidade prospectiva**: o projeto de Saturnino de Brito para Vitória. Vitória: EDUFES; São Paulo: Annablume, 2009. 116 p.

MESZAROS, Istvan. **O Poder da Ideologia**. São Paulo: Boitempo, 2004. 566 p.

MOREIRA, Fernando Diniz. A formação do urbanismo moderno no Brasil: as concepções urbanísticas do engenheiro Saturnino de Brito. In: PADILHA, Nino (org.). **Cidade e urbanismo**: história, teorias e práticas. Salvador: Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da FAUFBA, 1998. (pp. 242- 258).

MORI, Klára Kaiser. A ideologia na constituição do espaço brasileiro. In DÉAK, Csaba. SCHIFFER, Sueli Ramos. **O Processo de Urbanização no Brasil**. São Paulo: Editora da USP, 2004.

MÜLLER, Gláucia Regina Ramos. **A influência do urbanismo sanitaria na transformação do espaço urbano em Florianópolis**. Dissertação (Mestrado em Geografia)- Universidade Federal de Santa Catarina. UFSC, Florianópolis, 2002. 136 p.

- MUMFORD, Lewis. **A cidade na história:** suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 2008. 812 p.
- NECKEL, Roselane. **A República em Santa Catarina:** Modernidade e Exclusão (1889-1920). Florianópolis: Editora da UFSC, 2003. 105 p.
- NEVES, Margarida de Souza; HEIZER, Alda. **A ordem é o progresso:** O Brasil de 1870 a 1910. São Paulo: Atual, 1991, (História em Documentos). 97 p.
- NONATO, José Antonio; SANTOS, Nubia Melhen. **Era Uma Vez o Morro do Castelo.** Rio de Janeiro: IPHAN, 2000. 368 p.
- OTTONI, Dacio Araújo Benedicto. Cidade Jardim: Formação e Percurso de Uma ideia. In: HOWARD, Ebenezer. **Cidades-jardins de amanhã.** São Paulo: Annablume; HUCITEC, 2002. (pp. 10- 102).
- ORTIZ, Renato. **Cultura e Modernidade-** A França no Século XIX. São Paulo: Brasiliense, 1991. 282 p.
- PADILHA, Nino (org.). **Cidade e urbanismo:** história, teorias e práticas. Salvador: Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da FAUFBA, 1998. 379 p.
- PANERAI, Philippe. **Formas Urbanas:** A dissolução da quadra. Porto Alegre: Bookman, 2013. 226 p.
- PAULI, Evaldo. **Hercílio Luz:** Governador inconfundível. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado de Santa Catarina, 1976. 365p.
- PAULI, Evaldo. **A Fundação de Florianópolis.** Florianópolis: Lunardelli, 1987. 192 p.
- PECHMAN, Robert Moses. A cidade dilacerada. In: SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra Jatahy (org.). **Imagens urbanas:** os diversos olhares na formação do imaginário urbano. Porto alegre: UFRGS, 1997. (pp. 205- 218).
- PEDRO, Joana Maria. **Nas Tramas entre o Público e o Privado:** A Imprensa de Desterro, 1831- 1889. Florianópolis: EDUFSC, 1995. 106p.
- PELUSO JUNIOR, Victor Antonio. **Estudos de geografia urbana de Santa Catarina.** Florianópolis: UFSC: Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991. 400 p.

PEREIRA, Nereu do Vale. **Desenvolvimento e modernização: Um Estudo de Modernização em Florianópolis**. Florianópolis: Lunardelli, 1974. 136 p.

PEREIRA, Margareth da Silva. O Rio de Janeiro no Século XIX- Cenários, formas e virtudes de uma cidade-capital. In: PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas (org.). **Rio de Janeiro: Cinco Séculos de História e Transformações Urbanas**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010. (pp. 127- 161)

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Exposições Universais: Espetáculos da modernidade do século XIX**. São Paulo: Hucitec, 1997. 231 p.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. A Cidade maldita. In: SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra Jatahy (org.). **Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano**. Porto Alegre: UFRGS, 1997. 292 p.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O Imaginário da Cidade: visões literárias do urbano- Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre**. Porto Alegre: UFRGS, 1999. 393 p.

PEVSNER, Nicolaus. **Panorama da Arquitetura Ocidental**. São Paulo: Martins Fontes, 2002 (Coleção a). 511 p.

PIAZZA, Walter F. Hercílio Luz: Sua Verdadeira Dimensão Política e Administrativa. In: ANDRADE, Djanira Maria Martins de. **Hercílio Luz: Uma ponte integrando Santa Catarina** (apresentação). Florianópolis: EDUFSC, 1981. (pp. 11-13).

PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas (org.). **Rio de Janeiro: Cinco Séculos de História e Transformações Urbanas**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010. 254 p.

PINHEIRO, Eloísa Petti. **Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos** (Paris, Rio e Salvador). Salvador: EDUFBA, 2011. 366 p.

PUPPI, Marcelo. **Por uma história não moderna da arquitetura brasileira: questões de historiografia**. Campinas, SP: Pontes: Associação dos Amigos da História da Arte: CPHA: IFCH: UNICAMP, 1998. (Coleção Pandora). 190 p.

RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias. Rio, Uma Cidade e seus Planos. In: PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas (org.). **Rio de Janeiro:**

Cinco Séculos de História e Transformações Urbanas. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010. (pp. 204- 229).

RAMOS, Átila Alcides. **O Saneamento em dois tempos:** Desterro e Florianópolis. Florianópolis: ARTGRAF, 1984. 56 p.

RAMOS, Átila Alcides. **Memória do Saneamento Desterrense.** Florianópolis: Ed. CASAN, 1986. 172 p.

REIS FILHO, Nestor Goulart. Perspectiva do Arquiteto sobre a Cidade. IN: PECHMAN, Robert Moses (org.). **Olhares sobre a cidade.** Rio de Janeiro: UFRJ, 1994. (pp. 121- 133).

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da Arquitetura no Brasil.** São Paulo: Perspectiva, 2010. 211 p.

RESENDE, Beatriz. Rio de Janeiro, Cidade de Modernismos. In: PECHMAN, Robert Moses (org.). **Olhares sobre a cidade.** Rio de Janeiro: UFRJ, 1994. (pp. 121- 133).

REZENDE, Vera F. Evolução da Produção Urbanística na Cidade do Rio de Janeiro, 1900- 1950- 1965. In: LEME, Maria Cristina da Silva (Coord.). **Urbanismo no Brasil - 1895- 1965.** São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999. (pp. 39- 70).

REZENDE, Sonaly Cristina. **O Saneamento no Brasil:** políticas e interfaces. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008. 387 p.

RIO, João do. **A alma encantadora das ruas:** crônicas. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. 253 p.

ROLNIK, Raquel. São Paulo, início da industrialização: o espaço e a política. In: KOWARICK, Lúcio (org.). **As Lutas Sociais e a Cidade:** São Paulo, passado e presente. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. (pp. 75- 92).

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 1995. 309 p.

SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem ao Rio Grande do Sul, 1820-1821.** Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1974. 215 p.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização:** do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record. 2002, 174 p.

SANTOS, Silvio Coelho; NACKE, Aneliense; REIS, Maria José. **São Francisco do Sul: Muito além da viagem de Gonneville.** Florianópolis: UFSC, 2004. 247 p.

SANTOS, Cynthia Regina de Araújo Evangelista dos. **Santos das Avenidas: A Moradia Burguesa no início do Século XX.** (Dissertação de Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. 250 p.

SANTOS, Milton. **Pobreza Urbana.** São Paulo: Editora da USP, 2009a. 134 p.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem.** São Paulo: EDUSP, 2009b. 96 p.

SANTOS, André Luiz. **Do Mar ao Morro: A Geografia Histórica da Pobreza Urbana em Florianópolis.** Tese (Doutorado)- Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências humanas, Programa de Pós Graduação em Geografia. Florianópolis: 2009c. 639 p.

SCHUTEL, Duarte Paranhos. **A massambu.** Florianópolis: UFSC- Movimento- INL- 1988. (Coleção Resgate). 176 p.

SENNETT, Richard. **O Declínio do Homem Público: As Tiranias da Intimidade.** São Paulo: Companhia das Letras, 1988. 447 p.

SENNETT, Richard. **Carne e Pedra.** 5ª edição. Rio de Janeiro: Record, 2008. 362 p.

SITTE, Camillo; ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos.** Trad. da 4ª ed. alemã, de 1909. São Paulo: Atica, 1992. (Temas: Arquitetura e Urbanismo; v.26). 239p.

SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra J. (org.). **Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano.** Porto alegre: UFRGS, 1997. 292 p.

SOUZA, Célia Ferraz de. Construindo o espaço da representação: ou o urbanismo de representação. In: SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra J. (org.). **Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano.** Porto alegre: UFRGS, 1997. (pp. 107- 122).

STOTZ, Eduardo Navarro. Pobreza e Capitalismo. In: VALLA, Victor V.; STOTZ, Eduardo N.; ALGEBAILLE, Eveline B. (org.). **Para**

**compreender a pobreza no Brasil.** Rio de Janeiro: Contraponto; Escola Nacional de Saúde Pública, 2005. 160 p.

SUGAI, Maria Inês. **As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano.** A Via de Contorno Norte-Ilha. (Dissertação de Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994. 232 p.

TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura Teixeira. **Espaços Públicos da Orla Marítima do Centro Histórico de Florianópolis: O Lugar do Mercado.** Dissertação (Mestrado em Geografia). Florianópolis: UFSC, 2002. 95 p.

TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura. **Arquitetura e Cidade: A Modernidade (Possível) em Florianópolis, Santa Catarina (1930- 1960).** Tese (Doutorado- Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo), Escola de Engenharia de São Carlos- Universidade de São Paulo, 2009. 377 p.

VALLA, Victor V.; STOTZ, Eduardo N.; ALGEBAILLE, Eveline B.(org.). **Para compreender a pobreza no Brasil.** Rio de Janeiro: Contraponto; Escola nacional de Saúde Pública, 2005. 160 p.

VÁRZEA, Virgílio. **Santa Catarina- A Ilha.** Florianópolis: Lunardelli, 1985. 240 p.

VAZ, Nelson Popini. **O Centro Histórico de Florianópolis: Espaço Público do Ritual.** Florianópolis: UFSC; FCC, 1991. 108p.

VEIGA, Eliane Veras da. **Transporte Coletivo em Florianópolis: Origens e Destinos de uma cidade à beira-mar.** Florianópolis: Insular, 2004. 520 p.

VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: Memória Urbana.** Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 2010. 464 p.

VELHO, Otavio Guilherme. **O Fenômeno Urbano.** Rio de Janeiro: Zahar, 1967. 133 p.

VILLAÇA, Flavio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: FAPESP; Lincoln Institute, 2001. 373 p.

VILLAÇA, Flávio. Uma Contribuição para a História do Planejamento Urbano no Brasil. In: DÉAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.). **O Processo de Urbanização no Brasil.** São Paulo: Universidade de São Paulo, 2004. (pp. 170-243).

ZUCCONI, Guido. **A cidade do século XIX**. São Paulo: Perspectiva, 2009. (Debates). 205 p.

WIRTH, Louis. O Urbanismo como modo de vida. In: VELHO, Otavio Guilherme. **O Fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967. (pp. 98-106).

### **3 Fontes Iconográficas e Documentais em meio eletrônico**

<http://www.parisenimages.fr>. Acesso em: 21/11/2011

[www.starnews2001.com.br/cristo.html](http://www.starnews2001.com.br/cristo.html). Acesso em: 27/12/ 2011

<http://www.ccpq.puc-rio.br/70anos>. Acesso em: 08/05/2012

<http://www.nyc-architecture.com>. Acesso realizado em 15/07/2012

[http://www.dezenovevinte.net/arte%20decorativa/expo\\_1922\\_arquivos/malta\\_1922\\_12.jpg](http://www.dezenovevinte.net/arte%20decorativa/expo_1922_arquivos/malta_1922_12.jpg). Acesso em: 08/09/2012

[www.google.com.br/imgres](http://www.google.com.br/imgres). Acesso realizado em 22/09/2012

<http://paginas.fe.up.pt/pontes/pensil>. Acesso em: 21/10/2012

<http://portalaugustomalta.rio.rj.gov.br/login>- Acesso em: 05/11/2012

<http://www.museuhistoriconacional.com.br>- Acesso em: 28/11/2012

[http:// www.velhobruxo.tns.ufsc.br](http://www.velhobruxo.tns.ufsc.br)- Acesso em: 12/12/2012

<http://blogdopetcivil.com>. Acesso em 11/01/2013

<http://www.vivasantos.com.br>.- Acesso em: 23/01/2013

[http://www.deinfra.sc.gov.br/jsp/informacoes\\_sociedade/ponte\\_HercilioLuz.jsp](http://www.deinfra.sc.gov.br/jsp/informacoes_sociedade/ponte_HercilioLuz.jsp).- Acesso em: 23/01/2013

<https://www.google.com.br/AvenidaBeiraMar,RiodeJaneiro>- Acesso em: 23/01/2013

<http://brazil.crl.edu>- Acesso em: 22/02/2013

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php>. Acesso em: 22/02/2013

[www.ponteflorentinoavidos.es.gov.br](http://www.ponteflorentinoavidos.es.gov.br). Acesso em 26/02/2013

<http://www.novomilenio.inf.br/santos>. Acesso em: 17/04/2013

<http://www.nps.gov>. Acesso em: 17/05/2013

<http://goldengate.org/exhibits/portuguese> Acesso em: 23/05/2013