

políticos das cidades menores é a capacidade que as capitais demonstram, durante o século XIX, de modificar-se rapidamente, mesmo conservando aspectos fundamentais de sua fisionomia. Devido a essas características, elas são vistas como emblemas de modernidade e de progresso.

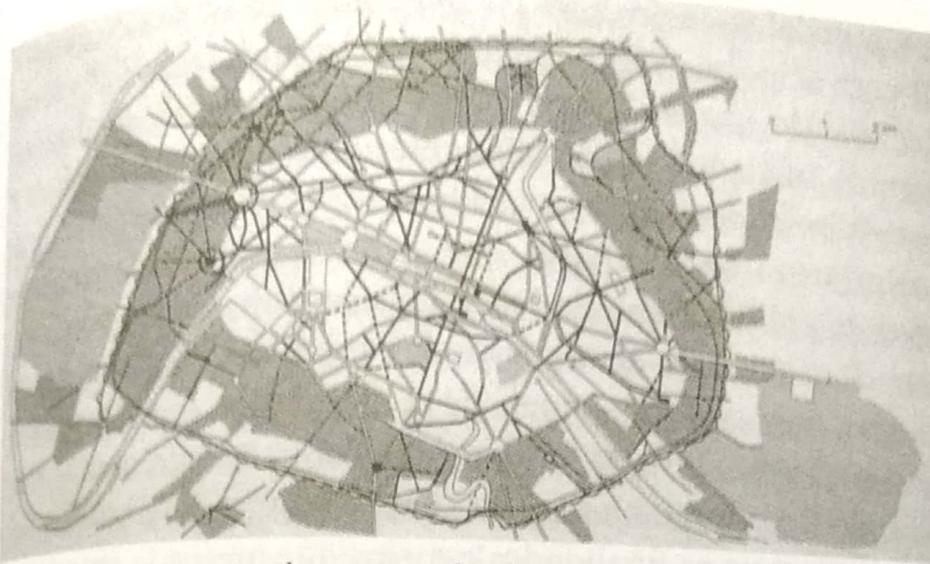
Por exemplo, o ritmo acelerado da realização dos *travaux publics*, isto é, as grandes aberturas viárias do barão Haussmann, em Paris após meados do século, parece ditar as leis na França, em boa parte da Europa e até mesmo do outro lado do Atlântico. Nas cidades italianas, por exemplo, em Turim, Florença e Roma, aquele modelo parecia constituir um texto a substituir a falta geral de uma preparação cultural específica, uma espécie de frase feita como elemento da composição, exemplo por si mesmo positivo. Igualmente em Viena, primeiro através da experiência do Ring e depois da rede ferroviária metropolitana, desloca-se a indicação de um crescimento urbano em anéis concêntricos com expansão progressiva, como círculos na água. A experiência planejada de Milão, como também a de Amsterdã, observa essa lógica, enquanto que a experiência de Berlim é o exemplo de um possível desenvolvimento radial.

Portanto, em seu conjunto, as cidades capitais resumem todas as questões urbanísticas a serem discutidas (as examinadas nos capítulos precedentes) e se mostram como lugar de aplicação e verificação de todos os instrumentos aperfeiçoados entre meados do século XIX e a Primeira Guerra Mundial.

OS *GRANDS TRAVAUX* NO PLANO DE PARIS

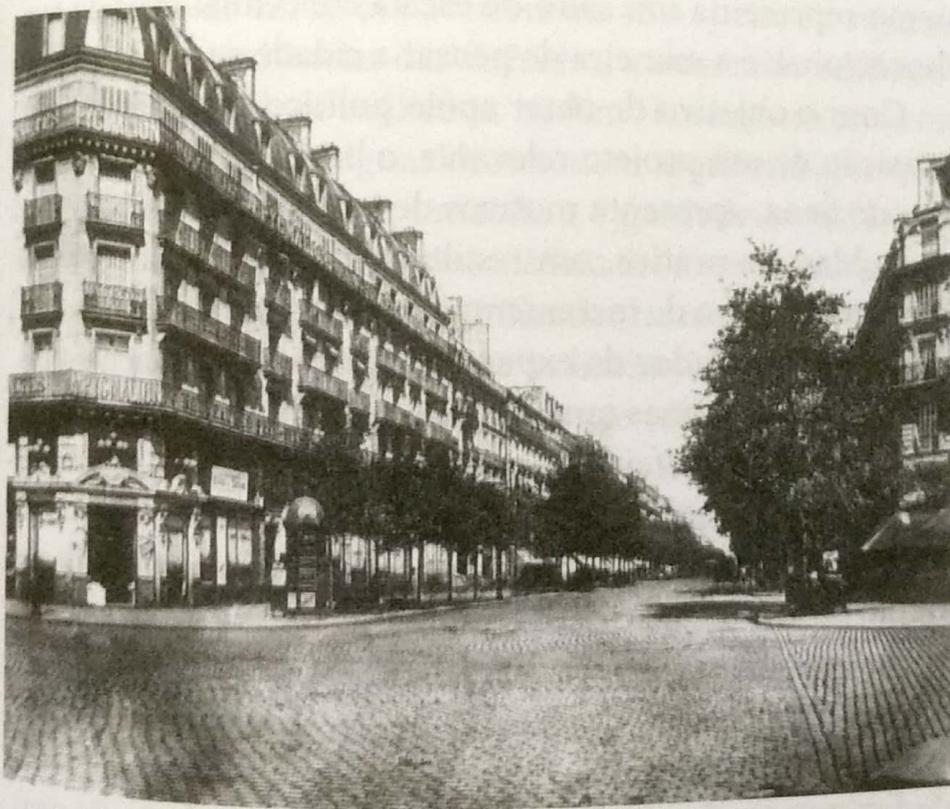
As obras públicas efetuadas em Paris, entre 1853 e 1869, referem-se a todos os setores da administração urbana e foram realizadas com tal eficiência e grandiosidade que se constituíram em parâmetro de comparação para toda a Europa.

Assim que sobe ao poder, em 1848, como presidente da Segunda República, Luis Napoleão Bonaparte demonstra apreciar esse tipo de obra. Em 1852, proclama-se imperador e é principalmente durante o Segundo Império que se assiste a um crescimento do mercado financeiro e do poder dos bancos, instrumento principal da expansão econômica, industrial



Planta de Paris com os grands travaux realizados no período de Napoleão III, 1853-1870.

George-Eugène Haussmann: vista do Boulevard Sebastopol, foto de aproximadamente 1890.



e comercial daqueles anos. O imperador não deixa de garantir para si mesmo plenos poderes urbanísticos sobre a capital, decretando que os "plans d'alignement" (planos de alinhamento), iniciados nas décadas anteriores, deveriam continuar a ser submetidos à aprovação imperial. Além disso, reorganiza a administração municipal, que se tornara soberana incontornável da política local. As leis sucessivas sobre obras públicas, estradas nacionais, águas, ferrovias, hospitais, financiamentos locais e negócios municipais de qualquer tipo só aumentam seus poderes. Durante a cerimônia de juramento como prefeito do Sena (29 de junho de 1853), Georges-Eugène Haussmann anuncia as finalidades e meios que pretende empregar na execução dos "grands travaux" (grandes obras); apesar de ser evidente que o plano haussmaniano complementa um desenvolvimento já iniciado, é também inegável que aquele momento representa um salto de escala conceitual mais do que dimensional: é a maneira de pensar a cidade que muda.

Com o objetivo de obter apoio político e financeiro para a atuação de um projeto relevante, o barão Haussmann, prefeito do Sena, apresenta motivos de segurança social e higiênicos. Mas, na prática, um resultado não secundário obtido com seu plano é o de incrementar a renda fundiária como mecanismo estimulador da expansão urbana, não somente para as áreas centrais, mas também nas novas áreas edificáveis. O primeiro ato do prefeito é a reorganização dos departamentos técnicos: uma escolha inicial de grande importância metodológica e operacional consiste em promover uma triangulação do solo parisiense na cidade *daziaria*. Em seguida, essa operação é estendida para a zona suburbana até as fortificações. Esse meticuloso e dispendioso levantamento dura mais de um ano, porém, oferece uma base sólida para todas as obras sucessivas.

Em meados do século XIX, os limites da capital não são mais constituídos pela linha das antigas fortificações, e sim pela *cintura daziaria dos fermiers généraux* (oficiais dos impostos de *dazio*), construídas entre 1785 e 1790 e alternadas por imponentes portões de acesso, projetados por Ledoux. Em seu interior, o território é subdividido em doze *arrondissements*. A população dessa área cresce de 577 mil habitantes, em 1801, para um milhão em 1846, quase dobrando a densidade territorial (de 159 a 306 ha-

bitantes por hectare). Em 1856, a população sobe para 1.174.000 pessoas, com uma densidade de 342 habitantes por hectare. O ritmo do crescimento dos subúrbios também é muito rápido. Diferentemente de Londres, a maior densidade do tecido urbano e a disseminação de imóveis de aluguel com diversos andares impedem uma segregação social em vasta escala, com a coexistência de burgueses e proletários. Com os *grands travaux* começa a delinear-se também uma divisão social do espaço inusitada para Paris. A burguesia se localiza cada vez mais nos bairros ocidentais, próximos ao Bois de Boulogne, enquanto o proletariado, expulso pelos rasgos realizados pelos novos *boulevards*, vai morar nos bairros orientais. O bulevar Sebastopol torna-se um divisor de águas entre a Paris rica e a pobre.

Em 1859, ano da Grande Paris, é aplicado um novo regulamento para edificações que subordina sua construção à apresentação de um alvará de licença e ao respeito de algumas regras sobre as saliências das fachadas, a altura dos edifícios e certa homogeneidade estilística. Assim, Haussmann tem condições de estabelecer alguns decretos em arquitetura, os quais contribuem para conferir unidade e dignidade às novas ruas da capital. Seu protótipo por excelência deve ser procurado nas "ordonnances" (disposições), utilizadas na realização da Place Royale. Graças a essas normas e às limitações arquitetônicas impostas nos contratos de venda dos terrenos municipais, os novos edifícios estão vinculados a normas férreas: os vários andares devem estar alinhados aos edifícios adjacentes, as alturas são adequadas com a largura das ruas, o perfil dos telhados e sua declividade devem ser uniformes.

A atividade das imobiliárias é febril, os enriquecimentos são colossais e há cumplicidade entre administradores e especuladores, mesmo muito pouco documentada; porém, de fato, tudo isso constitui a Paris que conhecemos e que é considerada, pelo mundo todo, como exemplo a ser imitado.

A realização das obras do sistema viário, cujo custo supera um bilhão de francos, é programada segundo critérios puramente financeiros; elas são subdivididas em três redes, sob responsabilidade do Estado e da prefeitura, em proporções diversas, de acordo com o estabelecido por uma lei criada para esse fim (1849). Para Napoleão III, o plano deveria não só re-

solver as questões de tráfego, mas contribuir para dar à cidade um aspecto grandioso. Haussmann tentou tirar proveito da valorização dos terrenos em consequência das próprias obras. Acontece que os bairros mais demolidos eram não só os mais insalubres, mas também os mais turbulentos sob o aspecto político, e as longas avenidas retilíneas acabaram sendo úteis para a circulação dos regimentos de cavalaria.

Portanto, motivos econômicos, higiênicos, estratégicos e funcionais justificavam as imponentes transformações viárias do Segundo Império. A avenida arborizada se torna um pouco a imagem simbólica da nova Paris.

Os parques merecem uma menção particular nessa complicada e exemplar situação: inicialmente, a organização à inglesa do Bois de Boulogne (no modelo do Hyde Park), graças a um trio de técnicos formados pelo engenheiro Alphand, o arquiteto Davioud e o horticultor Barillet-Deschamps (que Haussmann tinha conhecido em Bordeaux). A metade meridional da planície se torna um hipódromo (1857), a rede viária é totalmente refeita, o solo movimentado com colinas e rico plantio. Grandes máquinas hidráulicas construídas e adaptadas para essa finalidade recuperam a água do Sena e a distribuem mediante um sistema de pequenos riachos e cascatas, poços artesianos fazem-na brotar do solo, grades em ferro fundido substituem aquelas de madeira. Para interligar o Bois com os Champs Elisées, decide-se pelo corte da Avenue de l'Impératrice. No Bois de Vincennes é organizado um outro parque igual que, diferentemente do Bois de Boulogne, pesa enormemente nas finanças parisienses.

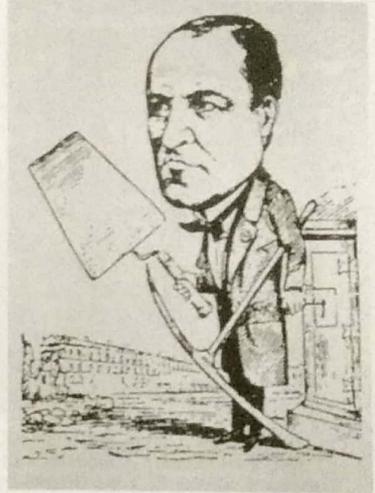
Além disso, Haussmann foi responsável pelo parque Monceau, localizado na região noroeste e nos Buttes-Chaumont (zona montanhosa com terreno arenoso, difícil para a vegetação) na região nordeste. Declaradas bens de utilidade pública em favor dos habitantes dos XIX e XX arrondissements, as obras são iniciadas em 1864, e o parque logo fica em condições de mostrar sua beleza selvagem.

A formação de áreas verdes é completada com a realização de numerosas squares, com um rápido parentesco com o modelo inglês: poucas vezes têm a forma quadrada regular e possuem um jardim público central, não privativo dos condôminos. De qualquer forma, com esse sistema, Haussmann

aplica o princípio da hierarquia das áreas verdes do bairro ao setor urbano e à cidade toda, o que se tornará um cânone para o urbanismo da primeira década do século seguinte.

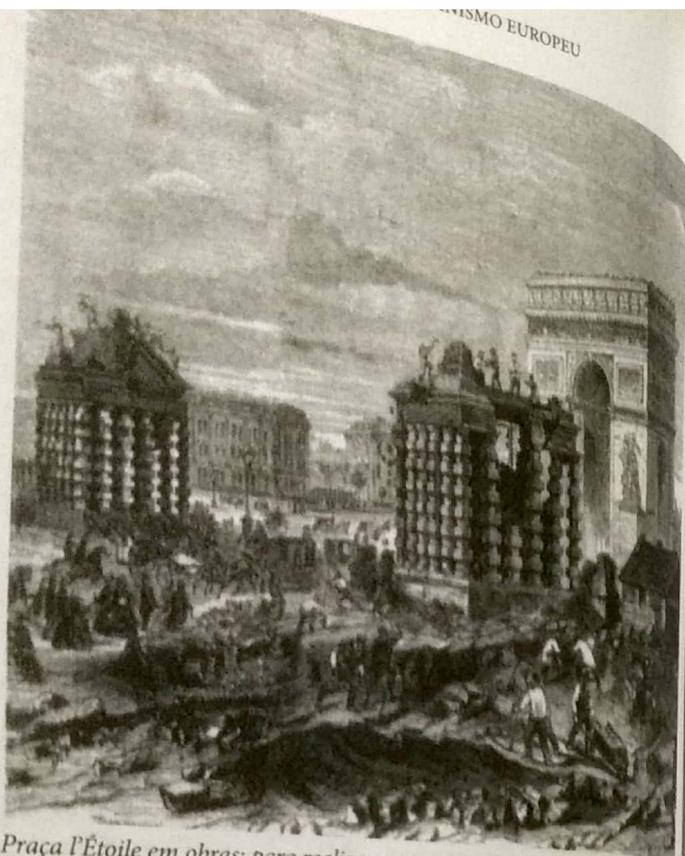
Georges-Eugène Haussmann (1809-1891)

Haussmann nasce em Paris em 1809, filho de um intendente-militar de Napoleão I; em 1820, entra como aluno interno no exclusivo Collège Bourbon, onde tem como companheiros de escola o filho de Luís Filipe, Alfred de Musset e outras personalidades importantes. Conclui os estudos em 1825 e frequenta a Universidade de Direito, formando-se advogado; inicia a carreira de prefeito, mudando-se com frequência até ser nomeado prefeito de Bordeaux, em 1851. De lá é chamado para Paris e ocupa um dos cargos mais prestigiosos do país, pois, de fato, reúne os poderes típicos de encarregado oficial do imperador, responsável pela reforma de Paris. Desde o início (1853), transforma os departamentos técnicos da prefeitura do Sena, subdividindo-os em setores bem específicos, coordenados por técnicos de sua confiança. Convida Adolphe Alphand, de Bordeaux, para o cargo de engenheiro-chefe do Departamento da Gironda*, encarregando-o da administração dos jardins, passeios e praças junto com o arquiteto Davioud. Além disso, Haussmann chama Belgrand para supervisionar o sistema de distribuição da água, e Pierre Barillet-Deschamps para o de áreas verdes. Depois, em um clima de desacordo e conflitos, nomeia o arquiteto Hittorf, já pupilo de Rambuteau, para realizar o projeto de l'Étoile. Encarrega um antigo companheiro de colégio, Baltard, de construir Les Halles.



Caricatura do barão George-Eugène Haussmann como artista munido de picareta de demolição, desenho do final do século XIX.

* A Gironda é um departamento francês, situado no sudoeste do país, na região da Aquitânia, próximo à cidade de Bordeaux. Foi criada durante a Revolução Francesa, a partir das antigas províncias da Guiana e Gasconha. Entre 1793 e 1795, recebeu a denominação de Bec-d'Ambès, pois à época o termo "Gironda" designava a origem do grupo político dos girondinos, que naquele momento tinha todos os seus líderes presos (N. da E.).



Praça l'Étoile em obras: para realizar uma praça aberta ao tráfego, o barão Haussmann mandou demolir as muralhas de Ledoux.

Mais tarde, cria três departamentos sob a responsabilidade do arquiteto Deschamps: o departamento do plano, que também deve gerenciar os alinhamentos, alargamentos de ruas e a revenda dos lotes e terrenos desapropriados, mas não utilizados para a realização de ruas; o departamento para as concessões de ocupação de áreas públicas e para nomeação das ruas; o departamento das habitações insalubres e fossas negras.

Haussmann consegue regulamentar uma corporação de Architectes de la Ville, encarregados seja das obras de manutenção, seja de novas construções, mas o Service d'Architecture não sobrevive. O encarregado recebe ordens diretamente do imperador, que desde o início lhe impõe seu programa. Desde o famoso esboço, provavelmente perdido no incêndio do Hôtel de Ville, do qual, porém, se tem uma ideia através de outro célebre desenho "colorido", ele prevê a Grande Croisée (isto é, o traçado de dois eixos norte-sul e leste-oeste que se cruzavam na Place du Châtelet), um sistema de boulevard, a reorganização dos grandes cruzamentos (Étoile, Alma, Opéra, Madeleine, Trocadéro) e as demolições da Île de la Cité. Na prática, trata-se de

um grandioso plano viário, essencialmente baseado no cruzamento central e em anéis viários.

A rue de Rivoli, que faz a ligação leste-oeste, é um dos exemplos daquilo que Louis Bonnier, arquiteto-chefe do início do século XX, chama de "architectures obligatoires" típicas do período haussmanniano, isto é, conjuntos de edificações submetidas a vínculos arquitetônicos bem precisos. O eixo norte-sul, uma artéria paralela às ruas existentes, é uma operação grandiosa justificada pela economia nos custos de desapropriação (a intervenção ocorre em pátios secundários em vez de em fachadas importantes). Os dois braços da cruz se encontram em Châtelet, que, de repente, se torna o centro de Paris, celebrizado por dois teatros. Além disso, durante os anos de 1860, o prefeito prevê eliminar o circuito dos boulevard, alinhando os trechos existentes com os de nova construção. Mais tarde, abre outras ruas no tecido edificado: o Boulevard Saint-Germain (que tinha o mérito de passar em um bairro muito turbulento) e outras avenidas em áreas mais externas. Além disso, os caminhos que acompanham o perímetro das fortificações tornam-se parte do sistema dos boulevard, e são transformados em ruas públicas em uma intervenção de grande monta. O evento dobra a superfície do território municipal e determina o aumento de um terço da população, além de obrigar as indústrias a pagarem o *dazio*, que ali haviam se estabelecido exatamente para evitá-lo.

A intervenção na Île de la Cité, cujo interesse público foi decretado em 1854, sintetiza de maneira brilhante os conceitos higiênicos que inspiram Haussmann e evidenciam seu modo de interpretar a salvaguarda de monumentos. Aquele conjunto de casinhas degradadas que se concentravam em volta da catedral revelava uma propensão à revolta política. Haussmann intervém com energia, reduzindo a população de quinze mil para cinco mil habitantes; no final da operação, a parte central da ilha é dominada por três edifícios públicos: a nova sede do Hôtel-Dieu, o tribunal de comércio e o quartel da Cité (hoje sede da polícia), em sintonia com o restauro da catedral e dos espaços próximos, projetados por Viollet-le-Duc. Os cultores da velha Paris se manifestam, mas Haussmann exprime seu pensamento definindo-se "artista demolidor":

Que as ruas estreitas e tortuosas, principalmente aquelas do centro, fossem quase impenetráveis à circulação, sujas, fedidas, insalubres: com isso eles não se preocupam. Que os nossos rasgos, nossos "desejos de embelezamento" tenham proporcionado espaço, ar, luz, plantas e flores aos bairros velhos e novos, em uma palavra, aquilo que proporciona salubridade, para a alegria dos olhos, que beleza! Mas de qualquer maneira não aos olhos deles. Porém, boa gente enfurnada em suas bibliotecas, que parece que nada viram, citam

pelo menos um velho monumento merecedor de interesse, um edifício precioso para a arte, curioso pelas suas lembranças que minha administração tenha demolido.

Outro aspecto significativo da obra de Haussmann é o uso de normas para desapropriação. De fato, desde o início ele utiliza instrumentos jurídicos e financeiros com grande desenvoltura. Obtém uma série de aprovações, primeiramente, do próprio imperador, mas também sofre sérias críticas. Em 1858, uma sentença do Conselho de Estado modifica o decreto sobre as desapropriações, favorecendo os proprietários e estabelecendo que os terrenos não utilizados para ruas públicas deveriam ser devolvidos aos mesmos proprietários. Portanto, é superada a *partita de giro** na qual o *prefetto* se baseara, e sua imagem fica muito prejudicada. Por outro lado, os empréstimos públicos constituem a fonte principal de financiamento. Em 1869, às vésperas de sua queda, Haussmann gastou em Paris dois bilhões e meio de francos, um valor igual à disponibilidade anual do plano orçamentário da França inteira. Em 1870, é deposto por decreto, mas ainda goza de grande estima como administrador, tanto que é convidado para seguir a carreira política na Córsega, onde institui a linha ferroviária Ajaccio-Bastia. Em Paris, Belgrand e Alphand sobrevivem a ele.

A GRANDE VIENA E AS FERROVIAS METROPOLITANAS

Os projetos de planejamento do fim do século XIX, em Viena, tornam a cidade particularmente emblemática por duas soluções: