

A CIDADE E O PROGRESSO

Considerações sobre os impactos da ideologia do progresso no espaço urbano do século XIX

Yuri Amaral Barbosa

Mestrando em Geografia, Universidade Federal de Juiz de Fora - E-mail: yuritm@hotmail.com

Júlio Cesar Gabrich Ambrózio

Prof. Dr. do Departamento de Geografia e do PPGEO, Universidade Federal de Juiz de Fora.
E-mail: jambrozio@hotmail.com

Trabalho Produzido em: 21 de dezembro de 2015.

RESUMO

No final do século XIX a ideologia do progresso orientou o processo de urbanização tanto na Europa quanto no Brasil. O presente trabalho pretende realizar uma imersão histórica a fim de compreender as raízes dessa ideologia e sua apropriação pela burguesia, que a transformou em um projeto de sociedade onde a racionalidade e a estética conferida ao espaço urbano se conformou em um elemento determinante.

Palavras-chave: cidade; progresso; reforma urbana; século XIX.

ABSTRACT

In the late of nineteenth century the ideology of progress guided the process of urbanization in both Europe and Brazil. The present paper intends to conduct a historical immersion in order to understand the roots of this ideology and its appropriation by the bourgeoisie, that turned it into a project of society where rationality and aesthetics conferred to urban space has conformed in a determining element.

Key-Words: city; progress; urban reform; nineteenth century.

1. INTRODUÇÃO

A discussão deste artigo se situa no campo da produção do espaço urbano. Nosso objetivo aqui é compreender as raízes da ideia de progresso e como esta permeou toda modernização presente nos principais centros urbanos do final do século XIX.

A fim de alcançarmos tal intento, buscamos uma explanação radical, que parte das origens do conceito de progresso, ou seja, do conceito de tempo que o sustenta, o tempo homogêneo, retilíneo, calcado no movimento preciso do relógio, que foi lentamente incutido na sociedade a partir da modernidade. Em seguida, analisamos como esse tempo foi crucial para desenvolver uma percepção de desenvolvimento científico e social na Europa, o que iria dar origem às ideias de progresso, difundidas, mormente, a partir do século XVII. No século XIX, o progresso encontra seu apogeu através da concretude material, abandonando o mundo das ideias e fixando-se no espaço a partir das reformas urbanas operadas, sobretudo em Paris. A demanda por uma adequação do espaço urbano ao atual estágio de civilização do homem era latente, e não apenas na Europa, mas em grande parte da América Latina, que assimilava a cultura do velho continente. Desta forma, realizamos alguns apontamentos acerca do processo de constituição daquilo que Romero (2004) vai chamar de cidades burguesas, com destaque para o Brasil.

Convém ainda a este artigo abordar de forma sucinta a constituição da cidade burguesa brasileira como um todo, isto é, sem se ater a casos específicos. Optamos por essa abordagem para que possamos, posteriormente, aplicar este arcabouço desenvolvido em situações pertinentes que nos conduza a uma compreensão mais refinada da produção urbana e da constituição da burguesia do período, resultado de um processo que somente se sustenta a partir de uma concepção de tempo linear e de uma crença no desenvolvimento humano, no progresso.

2. O TEMPO DO PROGRESSO

A fim de apreendermos de maneira satisfatória a ideologia do progresso e seu emprego na produção das cidades burguesas, é imprescindível a compreensão do conceito de tempo que foi adotado a partir da modernidade. Imprescindível, pois inaugura uma nova forma de percepção do mundo, assaz distinta daquela que predominava nas organizações sociais precedentes. Referimos-nos às duas recorrentes formas de apreensão do tempo manifestas em diferentes civilizações: uma, que concebe o tempo como cíclico, ou seja, um tempo não-linear, que se itera, voltando sempre ao seu ponto de partida; e outra, um tempo linear, marcado por seu trajeto incessante e por sua homogeneidade, conduzindo-nos a um ponto qualquer no futuro desconhecido.

Estas distintas leituras do fluir do tempo guardam estreitas relações com a conjuntura histórica na qual estão inseridas. As formações sociais pré-

modernas, por exemplo, viviam sob o domínio de uma temporalidade sensível, associada ao "deslocamento das brisas e das marés, ao marulhar da vegetação, à germinação dos cultivos, ao movimento dos astros, às condições atmosféricas e às emanções gerais da natureza" (WALDMAN, 1995, p. 25). Tais fenômenos comungam um apanágio geral, incorporado à sociedade por meio da percepção, legando à percepção subjetiva a ideia de que tudo é cíclico, tudo se renova, como a natureza. Destarte, não poderia haver nestas sociedades outra concepção de tempo.

De um modo quase geral, os ritmos sociais conjuinavam-se com uma visão cíclica e não-linear do tempo, pela qual este se renovava continuamente e era objeto de um diálogo mágico permanente. O caráter reversível deste tempo consolidava uma segurança ontológica consubstanciada nas práticas rotinizadas pela tradição, que constituía a mola propulsora da temporalidade (WALDMAN, 1995, p. 26).

Das civilizações da Antiguidade Clássica às sociedades pré-colombianas, passado, presente e futuro imiscuem-se numa única expressão temporal, atrelando umbilicalmente o homem aos ciclos ditados pela natureza. A mesma temporalidade subjaz o Sistema Feudal, onde o modo de vida "agro-pastoril, autárquico, auto-suficiente e produtor de valores de uso, para o qual o mercado era uma instituição supérflua" (WALDMAN, 1995, p.34), é profundamente marcado pelo tempo qualitativo, lento, da sazonalidade e da produção agrária. A estabilidade que a sociedade estamental conferia era ainda legitimada pelo cristianismo¹, que, prezando pela manutenção dos poderes que adquiriu, tolhia todo tipo de comportamento desviante da conduta padrão: mudança significava corrupção e desordem. A partir da Baixa Idade Média, porém, mudanças começam a operar no cotidiano da sociedade europeia, afrouxando os laços que mantêm a mobilidade social estanque, uma nova classe surge, assim como uma nova forma de organização espacial. As cidades são o cenário no qual a burguesia nascente vai lentamente incutindo uma nova ideologia, uma nova cultura, uma nova forma de pensar o tempo (WALDMAN, 1995, p.36).

Concomitante a esse desenvolvimento do modo de produção capitalista e de seu *locus* de reprodução, a cidade, nascia também a ciência moderna, assumindo um papel indispensável para a nova concepção de tempo em gestação. Neste alvorecer da modernidade a ciência buscava compreender de forma racional os fenômenos da matéria, da natureza.

¹ É, contudo, necessário mencionar que o Cristianismo, em sua tradição religiosa, concebe um tempo deveras linear e finito, conduzindo o homem a um destino específico, da Gênese ao Apocalipse.

Para alcançar tal intento de modo objetivo fez-se uso constante daquela que seria a linguagem universal, a matemática. Procedeu-se, portanto, com uma matematização do mundo conhecido, enquadrando a natureza e seus fenômenos numa quantificação objetiva onde tudo era passível de ser mensurado, e o tempo não escapou a essa lógica. Assimilado pela burguesia, o tempo homogêneo serviu para ditar o ritmo do trabalho nas manufaturas, e, posteriormente, nas fábricas, fazendo do relógio um símbolo de opressão para o proletariado, e de organização do sistema produtivo para a burguesia. Não coincidentemente, a arquitetura incorporou em seus projetos altas torres que ostentavam imensos relógios públicos

"[...] requintados e esplendidamente instalados, que, para além de um marco artístico ou estético na paisagem urbana, eram o símbolo da supremacia do tempo linear e progressivo, materialização de um processo histórico (WALDMAN, 1995, p.38).

Diferente do tempo cíclico, que, em seu eterno retorno ao ponto de partida, predominava nas organizações sociais precedentes, conferindo sempre uma segurança ontológica marcada pela estabilidade, o tempo passa a fluir de modo independente da vontade do homem, seu ritmo é inexorável, irreversível, estabelecendo "uma tirania à qual os homens são obrigados a se sujeitar" (WALDMAN, 1995, p.43).

O tempo, agora,

Estendido retilineamente, [...] deixou de possuir uma "respiração", de ser uma entidade viva e pulsante. Em franca oposição a um modelo cíclico que foi, dentro de determinados limites, o grande paradigma temporal das civilizações do passado, o tempo linear projeta a história continuamente para frente. Preconizando uma ênfase evolutiva estranha a qualquer outro padrão civilizatório do passado, este tempo entra necessariamente em contradição com modos de vida regrados pela estabilidade, pela repetição, pelo convívio com as energias sutis do corpo, do território e do cosmos (WALDMAN, 1995, p.42).

Perceber um tempo que caminha sempre em direção a um ponto no futuro impinge mudanças constantes. E não se trata de uma mudança qualquer, despreziosa, mas uma mudança orientada por otimizações, ou seja, há uma busca pelo aperfeiçoamento, pelo des-envolvimento². É neste cenário que se encontra o bojo da ideologia do

progresso, que, em grande medida, foi alimentado por uma percepção da evolução humana, causada não só pelos avanços nas ciências e nas técnicas em geral, mas também por novas formas de organização política e econômica.

2.1 A invenção do progresso

Jacques Le Goff, em *História e Memória*, situa a formação do conceito moderno de progresso entre o nascimento da imprensa, no século XV, e a Revolução Francesa (1990, p. 244). Embora o autor assuma que tal conceito não tenha sido completamente estranho às organizações sociais precedentes³, ele adquire maior difusão a partir da modernidade, mormente com o desenvolvimento técnico e científico do período.

Baseado na observação do progresso técnico – com a invenção da bússola, da pólvora e da imprensa – e moral – tendo em vista a predominância do cristianismo em seu tempo –, Jean Bodin (1530-1596) acreditava que a história obedecia a uma lei de oscilações, onde, apesar de o desenvolvimento ser seguido de um declínio, não há um retorno ao ponto inicial, prescrevendo, assim, em linhas gerais, uma ascense constante quando visto de longe. Para ele, o progresso se faz por acumulação, afirmando que, se a pretensa Idade do Ouro grega fosse comparada com seu tempo, seria considerada, na realidade, a Idade do Ferro (LE GOFF, 1990, p.247). Segundo Le Goff (1990, p.245), entre os séculos XVII e XVIII a ideia do progresso se manifesta, sobretudo a partir dos avanços técnicos e científicos. Copérnico, Galileu, Kepler, Descartes, Newton, todos eles contribuíram de alguma maneira para a formação deste ambiente profícuo a mudanças, transformações e evolução.

A partir de 1740, o conceito de progresso passa a figurar também na seara da filosofia, economia política e história, constituindo o período do Iluminismo onde o tema foi profusamente discutido nos salões parisienses. Abade de Saint Pierre (1658-1743), filósofo do período, em sua publicação "*Observations sur le progrès continuel de la raison universelle*" (1737), acredita que a civilização ainda está em sua infância, mas demonstra claros sinais de progresso, como a expansão do comércio marítimo, a produção de riquezas, o crescimento no número de leitores e escritores, os avanços nas ciências físicas e matemáticas, a fundação das academias científicas, bem como a difusão de todo o conhecimento possibilitado pela imprensa (LE GOFF, 1990, p.248). Igualmente, para os filósofos do movimento Enciclopedista, a crença no progresso era parte relevante de suas preocupações, embora debruçassem sobre outros problemas filosóficos, como a razão e a natureza. Em economia política,

² Com hífen, no sentido em que nos chama atenção Carlos Walter Porto-Gonçalves. Sendo des-envolver o movimento de tirar o envolvimento, o *environnement*, que cada povo, cada cultura mantém com seu espaço, seu território, é desvencilhar-se do meio ambiente, dos caprichos da natureza, e assim, alcançar à independência, ao progresso (PORTO-GONÇALVES, 2004, p.34; p.166).

³ Le Goff demonstra que já havia certa concepção de progresso na Antiguidade Grega, embora fosse restrita a um público culto e limitada a um curto período de tempo, no século V a.C. Durante a Idade Média não foi diferente, surgia, esporadicamente, quem falasse de progresso, ressaltando, a escola de Chartres, em meados do século XII, se apropriando de um tímido desenvolvimento técnico do período (1990, pp.235-244).

Adam Smith (1723-1790) publicava, em 1776, "A Riqueza das Nações", expondo "(...) a história de um gradual progresso econômico da sociedade humana, cujos principais aspectos são a liberdade de comércio e a solidariedade econômica" (LE GOFF, 1990, p.252).

A ideia de progresso ia tomando forma, mas foi somente no século XIX que atingiu seu apogeu. Com a revolução industrial em marcha, o sentimento era de pleno desenvolvimento, a cultura refinada era difundida pelo mundo sob o signo de uma colonização ideológica que apontava às nações subdesenvolvidas os rumos do progresso. No plano político, a Revolução Francesa introduzia os ideais de Liberdade Igualdade e Fraternidade, e um relativo período de paz se instaura no interior da Europa após as guerras napoleônicas, como reitera Le Goff (1990, p.256):

Como sempre, o que mantém esta concepção e a faz desenvolver são os progressos científicos e técnicos, os sucessos da revolução industrial, a 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. Na França da Segunda República e na Prússia do século XIX, por exemplo, as instituições difundem eficazmente a ideia de progresso.

No íterim de 1840 a 1890 a ideologia do progresso encontra seu estado mais bem acabado. A fé no futuro da humanidade era patente e os sonhos eram permitidos – o estado geral das coisas conduzia o homem à um glorioso porvir. O grau de desenvolvimento que a sociedade apresentava no século XIX não guardava mais lugar para as antigas formas de organização espacial, era preciso modernizar, dotar de racionalidade e grandeza condizente com o período. É quando a burguesia encontra no espaço a forma de externalizar todo seu desenvolvimento e sua riqueza a partir das reformas urbanas, ou seja, o espaço passa a ser determinado

pela técnica, com os fatores influenciadores do mundo natural mitigados, tópico sobre o qual nos debruçaremos a seguir.

3. A MATERIALIZAÇÃO DAS IDEIAS

Embora a mentalidade do século XIX estivesse fundada na ideia de progresso, a infraestrutura urbana não refletia esse estágio mental. Se focarmos esse debate em Paris, percebemos claramente tal situação. Com uma população de mais de um milhão de habitantes em 1846, Paris firmava seu papel polarizador, constituindo-se no centro de comunicações, finanças, comércio, cultura, e administração do Estado Francês. Sua indústria havia experimentado considerável crescimento, conformando uma cidade cheia de oportunidades para as ambições e para o progresso social (HARVEY, 2008, p.121). Por outro lado, amargava uma infraestrutura física ultrapassada, quase medieval, aparentando ser "uma cidade enferma, arruinada pelas tormentas políticas e pelos embates de classe, ruindo-se sob o peso de sua própria decadência, da corrupção, do crime e da cólera" (HARVEY, 2008, p.121, tradução nossa). Era, portanto, uma infraestrutura urbana incompatível com a sofisticada e eficiente organização da produção e do consumo capitalista que operava na Europa do século XIX. A fim de sanar tal diacronia, procedeu-se um dos maiores exemplos de reforma urbana, até hoje alvo de estudos e análises, operada pelo barão de Haussmann durante o Segundo Império.



Imagem 1: *Nova Paris*, Gustave Doré (1860)⁴. Fonte: HARVEY, 2015, p.130.

⁴ Harvey ressalta desta ilustração a figura de Haussmann acima, planejando sua reforma sobre o mapa da cidade, enquanto a carroça leva embora as estruturas medievais, para a alegria dos trabalhadores.

A verdade é que a história dessa reforma porta várias camadas. Uma delas diz respeito às origens do capital utilizado, suas conexões com a crise de superacumulação vivida pela Europa naquele período, e a solução dada por meio da reforma urbana⁵. Outra seria justamente o clamor pelo progresso, um desejo de adequar o aporte físico de Paris aos tempos modernos e tornar a cidade compatível com seu suposto desenvolvimento social e intelectual; e é sobre essa que nos debruçaremos a fim de alcançarmos os objetivos aqui propostos.

A estrutura antiga, medieval, mantinha Paris ancorada a um passado longínquo. As zonas ao redor do centro eram hiperdegradadas, a circulação entre as estações de trem e o centro era precária, as ruas estreitas, com péssima ventilação, pouca luz solar – características que tornavam o ambiente ideal para a proliferação de miasmas de toda sorte (HARVEY, 2008, p.129). Neste sentido, sob a égide ideológica do progresso, a reforma urbana daquela cidade se processou numa escala jamais vista, de modo a assegurar definitivamente seu lugar na história do urbanismo.

Em 1853, o Imperador Napoleão III nomeou Haussmann prefeito de Paris, e o encarregou de sanar tais rugosidades do espaço parisiense.

Haussmann valeu-se dos planos utópicos (dos fourieanos e saint-simonianos) de remodelar Paris que haviam sido debatidos na década de 1840, mas com uma grande diferença. Ele transformou a escala à qual o processo urbano foi imaginado. Quando o arquiteto Hittorf mostrou a Haussmann seus planos para um novo boulevard, Haussmann jogou-os de volta dizendo, "não é amplo o suficiente... você o tem em 40 metros de largura e eu o quero em 120". Haussmann pensou na cidade como um todo numa escala mais grandiosa, anexou os subúrbios, redesenhou bairros inteiros (tal como Les Halles), mais do que apenas fragmentos e pedaços do tecido urbano. Ele mudou a cidade por atacado mais do que a varejo (HARVEY, 2009, p.10).

Assim, a reforma se caracterizou por um grande impulso demolidor cujo desejo subjacente era apagar o passado, num movimento de ruptura

com o mesmo, processo denominado por Harvey de "destruição criativa" (2015, p.11).

Haussmann atuou sobre o espaço urbano enquanto uma totalidade onde os diferentes bairros e funções se relacionavam entre si, formando uma unidade de funcionamento. Neste projeto de integração, incluiu o subúrbio no interior da região metropolitana, evitando que um desenvolvimento desregrado ameaçasse a ordem racional que ele havia empregado no todo. Sua paixão pela coordenação espacial expressa-se nos arranjos retilíneos das avenidas e dos bulevares, conferindo um aspecto essencialmente simétrico de todo desenho espacial da cidade. Contudo, foi a amplitude da escala e o alcance de seu projeto que lhe legou um lugar especial entre os fundadores do planejamento urbano moderno (HARVEY, 2015, p.153).

Em sua ambição de reformular o centro, removeu daí as "classes perigosas", as habitações precárias e a indústria, em contrapartida, o sistema de circulação de pessoas e mercadorias foi facilitado a partir da construção de mais de 150 quilômetro de largas avenidas que diminuíram os custos e o tempo implicados no deslocamento. Em comunhão com os irmãos Pereire, Haussmann unificou as empresas de transporte, fazendo com que o número de passageiros aumentasse de 36 milhões em 1855 para 101 milhões em 1860. Reformou ainda o sistema de abastecimento de água e o sistema de esgoto, numa obra de engenharia revolucionária para a época (HARVEY, 2015, p.154). Sua rede ferroviária passou de 1.931 quilômetros em 1850, com poucos ramos desconexos ao redor de Paris, para uma intrincada rede de 17.400 quilômetros em 1870, que abrangia o território francês em todas as direções, possibilitando grande aumento de produtividade à indústria francesa. O mesmo ocorreu com as linhas de telégrafos, ausentes em 1856, mas que dez anos depois, já contava com mais de 20.000 quilômetros (HARVEY, 2015, p.150).

Em suma, o Segundo Império experimentou um amplo processo de compressão espaço-tempo possibilitado, primeiro, pelos excedentes de capital oriundos da crise de superacumulação capitalista da Europa. Segundo, em decorrência de uma demanda por melhorias urbanas em larga escala (HARVEY, 2015, p.156), consubstanciando o fim do tempo cíclico em benefício da ideia de tempo linear e progressivo, no caso, espacial e urbanisticamente materializado em Paris. A partir deste momento, qualquer burguês do período que fosse passar férias, ou completar os estudos em Paris, ficava impressionado com a beleza e a dinâmica que a nova cidade possuía, foi um marco da modernidade e do progresso. Ao regressar à terra natal, levava consigo não só os hábitos refinados daquela cultura, mas também o desejo por tal modernização, o ímpeto de buscar ao menos algumas transformações no espaço urbano que

⁵ Este assunto é profusamente explorado por David Harvey em várias de suas publicações. Conferir, por exemplo, o artigo "A Liberdade da Cidade" (2009) para uma breve explicação dos mecanismos que produzem essa ação do capital sobre a urbanização, ou, para uma análise mais profunda, focada exclusivamente em Paris do século XIX, "Paris, Capital da Modernidade" (2015).

lembrasse o esplendor da modernidade, a Paris de Haussmann.

4. A BURGUESIA E O PROGRESSO BRASILEIRO

Apesar de termos alcançado a independência política no início do século XIX, o Brasil permaneceu sob o grilhão cultural da Europa, sobretudo daqueles países que eram vistos como referência econômica e cultural. Assim sendo, o país importava não apenas produtos industrializados, mas modos, cultura e ideologias do Velho Continente. Por outro lado, havia também uma convicção generalizada na Europa de que não apenas era correto, mas era necessário, como um dever do homem branco, portador da ciência, da técnica, da modernidade, difundi-la pelo mundo a qualquer preço (ROMERO, 2004, p.342). Esses dois fatores sustentaram uma ponte de mão única, onde as influências trafegavam. Contudo, esse processo de importação é sempre tardio nos países periféricos, é neste sentido que somente no último quartel do século XIX que se encontra no Brasil a ideologia do progresso, indispensável para a constituição das cidades burguesas do período.

Primeiramente, é necessário conceituarmos o principal grupo fomentador dessa ideologia: a burguesia. Não a burguesia oriunda da aristocracia rural, ociosa, cuja riqueza se baseava na exportação de monocultura e no tráfico e exploração de escravos, mas uma nova burguesia, operosa, produto da industrialização que dava seus primeiros passos aqui por estas terras. Era

O "novo-rico", o pequeno comerciante próspero, o empregado empreendedor, o artesão habilidoso, o operário eficaz, e todos os que descobriam na intrincada trama das atividades terciárias um filão a ser explorado abriram caminho por entre os meandros da estrutura social e acabaram por modifica-la (ROMERO, 2004, p.295).

A sociedade que ainda preservava o ranço colonial não poderia resistir a tanta mobilidade, tantas oportunidades de crescimento. Lentamente, aquela cidade onde o velho burguês era considerado senhor, coronel, cresceu e fugiu-lhe do controle, sua rede de influência não comportava tantas pessoas (ROMERO, 2004, p.296). A nova burguesia era composta por aqueles que se mostravam aptos a enfrentar as novas circunstâncias, sem as limitações impostas pelos hábitos tradicionais, e, pouco a pouco, começaram a buscar uma democracia mais ampla, através da constituição de partidos políticos e da participação ativa na política cidadina, o que muitas vezes desafiava o poder

das velhas oligarquias locais (ROMERO, 2004, p.309).

Sem dúvida, existiram aqueles membros da aristocracia tradicional que abandonaram suas regalias e pegaram o bonde do progresso, investiram em inovações, diversificaram seus ramos de atuação, enfim, se adaptaram (ROMERO, 2004, p.299). Produziu-se assim, um intenso contato da velha aristocracia com essa nova burguesia, fato que renovou os costumes cotidianos, onde se notou uma tendência a imitar o modo de vida europeu.

Foi neste ponto "[...] que a filosofia do progresso reinou soberana e impregnou a mentalidade predominante" (ROMERO, 2004, p.343):

[...] o progresso era fundamentalmente uma contínua e tenaz conquista da racionalidade. Mas na segunda metade do século XIX, havia se comprometido com as sociedades industrializadas e oferecia uma nova versão ou, pelo menos, uma variante bem definida: o progresso era o contínuo desenvolvimento da conquista da natureza para colocá-la a serviço do homem, da produção de bens, da produção de riquezas, da produção de bem-estar. [...] Era a imagem que predominava na Inglaterra vitoriana, na França do Segundo Império, e na Terceira República, na Alemanha Imperial (ROMERO, 2004, p.343).

O ideal do progresso foi bastante difundido entre a burguesia brasileira e ganhou ainda maior inflexão com a Proclamação da República. O golpe partiu do setor militar brasileiro, que, naquele momento era intensamente influenciado pelos ideais positivistas de "ordem e progresso" importados da França. Com esse novo grupo no poder, foram adotadas medidas econômicas que visavam promover a industrialização e aumentar o crescimento econômico do país, o que serviu como um alento às aspirações dessa nova burguesia operante, que almejava o progresso não só em seus negócios, mas também de suas localidades.

Destarte, para uma sociedade renovada faz-se mister uma renovação em seu habitat. Neste sentido, as breves observações feitas sobre Paris do século XIX são indispensáveis para relacionar com as mudanças que estavam para operar no espaço urbano de algumas cidades brasileiras. A burguesia, então, se inspirava no exemplo de Haussmann e discutiam, em seus clubes sofisticados ou restaurantes de luxo, quais seriam os passos para transformar a fisionomia de suas respectivas cidades em metrópoles modernas (ROMERO, 2004, p.285). Desta forma, um grande número de cidades – mas principalmente a capital, as cidades portuárias, e aquelas produtoras de *commodities* solicitadas no mercado externo, como o café e a borracha – começaram a renovar sua aparência no último quartel do século XIX (ROMERO, 2004, p.309).

A estética da cidade colonial, principalmente do velho núcleo urbano, desagradava a nova burguesia. Algumas vezes já degradado pelo tempo, e ocupado por grupos sociais modestos que habitavam os velhos casarões, os cortiços, o centro urbano costumava ter um ar humilde, incoerente com as aspirações dessa burguesia. Inspirados no modelo parisiense, trataram de transformar o traçado urbano na medida em que suas forças permitissem, alargando e construindo ruas para estabelecer uma comunicação mais fluida com as novas áreas da cidade, que expandia, não só pelo crescimento demográfico que originava novos bairros, mas também pela indústria, que buscava espaços mais amplos e baratos fora do centro urbano (ROMERO, 2004, p.310). O gosto pela monumentalidade foi outra marca desse período, registrado nos suntuosos edifícios públicos, nos monumentos erguidos, numa edificação privada igualmente ampla, além de "extensos parques, grandes avenidas, serviços públicos modernos e eficazes deviam 'impressionar o viajante'" (ROMERO, 2004, p.310). A infra-estrutura acompanhava as reformas no traçado da cidade: os bondes de tração animal foram substituídos pelos elétricos, o abastecimento de água passou a ser realizado em domicílio, assim como a coleta de esgoto. Rios e riachos foram canalizados, a iluminação pública a gás dava lugar ao espetáculo da luz elétrica, o telégrafo, o telefone e as antenas de radiotelefonia conferia um ar moderno às cidades burguesas,

dignas de comparação com as cidades europeias (ROMERO, 2004, p.316).

Obviamente, esse processo foi mais intenso naquelas cidades que tinham contato direto e constante com o mundo, como as portuárias. Contudo, a inclusão de uma cidade num ciclo econômico, atrelado a uma proximidade da capital ou de zonas portuárias causava um efeito semelhante naquela burguesia, como em São Paulo, Ribeirão Preto e Juiz de Fora, no ciclo do café. Ainda, um ciclo econômico mais intenso, por vezes, causava o mesmo frenesi e ânsia pelo progresso, como em Belém e Manaus, com o ciclo da borracha, Recife e Salvador, ao reativar a produção açucareira, e com o ciclo do cacau, já no início do século XX. Vale ressaltar que, diferente da Europa, ou de cidades coloniais brasileiras, não se procedeu necessariamente com uma "destruição criativa", mas com uma construção orientada para o progresso, uma vez que muitas dessas cidades ainda eram recentes, com poucas décadas de existência ou, até mesmo, passaram a existir em função do ciclo econômico. Assim, em algumas cidades brasileiras, essa aspiração burguesa foi executada apenas em parte, ou seja sem a monumentalidade observada no projeto parisiense, em outras, "não passaram de um plano teórico que não parecia ter urgência" (ROMERO, 2004, p.316). O exemplo brasileiro mais acabado deste fenômeno é a reforma de Pereira Passos – que ficou conhecido como o Haussmann brasileiro –, no Rio de Janeiro, então capital da República, no início do século XX.

De maneira geral, observamos que naquelas cidades onde ocorreram um processo de industrialização ou uma renovação na mentalidade da classe dominante, ocorreu, também, em maior ou menor grau, uma sofisticação cultural e uma produção do espaço urbano voltada para a ordem, para a racionalidade, e uma crença otimista no porvir, alimentada por um desenvolvimento econômico e político, uma espécie de "*Belle Époque*" brasileira.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho buscou demonstrar de forma resumida as implicações da ideologia dominante no processo de produção do espaço urbano. Vimos como as ideias que foram se desenvolvendo ao longo da modernidade, chegaram robustas no século XIX e, juntamente com uma conjuntura econômica favorável, permitiu uma remodelação da estrutura espacial das cidades. Mas também modificou a moral, conferindo maior crença no papel das ciências enquanto provedora de um bem estar social, conseqüentemente, maior confiança em futuro melhor, modificou a cultura, expandindo a difusão dos costumes europeus em outros continentes, e, de maneira geral, modificou os rumos da sociedade no período.

Contudo, não deixamos de observar algumas lacunas que poderiam ser preenchidas em um trabalho de maior vulto, como as relações

econômicas envolvidas nessas reformas urbanas, o papel do Estado, enquanto gestor das obras públicas, o papel da burguesia, muitas vezes financiadora desse processo construtivo. Enfim, tais questões poderiam ser mais facilmente percebidas quando se elege um espaço

específico, uma cidade para se desdobrar, para investigar pormenorizadamente as ações de seus agentes, sem abstrair, contudo, essa ideologia do progresso, que vai permear o ambiente e todos os agentes envolvidos no processo.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- HARVEY, David. Paris, Capital da Modernidade. 1º edição. São Paulo: Ed. Boitempo, 2015, 463p.
- HARVEY, David. A Liberdade da Cidade. GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 26, 2009, pp. 09 - 17.
- LE GOFF, Jacques. História e Memória. 1ª edição. Campinas: Ed. Unicamp, 1990, 553p.
- PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter O Desafio Ambiental. 1º edição. Rio de Janeiro: Record, 2004, 179p.
- ROMERO, José Luis. América Latina: As cidades e as Idéias. 1ª edição. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 2004, 424p.
- WALDMAN, Maurício. Tempo, Modernidade e Natureza. Caderno Prudentino de Geografia, Pres. Prudente, Brasil, v. nº 16, 1995, pp. 24-73.