

O GRAN VÍAS ESPANHOLO E AS GRANDES AVENIDAS BRASILEIRAS: ENTRE PROJETOS URBANOS, RECONFIGURAÇÕES E TRANSFORMAÇÕES

**Estudo das Avenidas Sete de Setembro, em Salvador e La Palmera, em
Sevilha.**

THE SPANISH GRAN VÍAS AND THE GREAT BRAZILIAN AVENUES: AMONG URBAN PROJECTS, RECONFIGURATIONS AND TRANSFORMATIONS

***Study of Avenues Sete de Setembro, in Salvador and La Palmera, in
Seville.***

**A. Isadora Novaes Scheffler Barbosa Costa & B. Eloisa Petti
Pinheiro**

FAUFBA, Faculdade de Arquitetura; Universidade Federal da Bahia, Brasil

isadorascheffler@gmail.com

eloisapetti@gmail.com

RESUMO

Este estudo visa entender os projetos e a construção das grandes avenidas, introduzidas em planos urbanísticos no início do século XX, concebidas como geradoras de desenvolvimento e progresso para suas cidades. Tomando como ponto de partida a difusão do modelo Haussmanniano, em meados do século XIX, busca-se, através da análise mais detalhada das Avenidas Sete de Setembro, em Salvador - Bahia, Brasil, e *La Palmera*, em Sevilha, na Espanha, comparando-as também a outros exemplos espanhóis e brasileiros, entender como os governos utilizaram-se dos planos de reforma e expansão para resolver as questões de insalubridade, falta de higiene e péssimas condições de moradia nestas cidades, no período. Procura-se ainda perceber as transformações e os significados que a aberturas das avenidas e seus planos urbanísticos tiveram para sociedade e o contexto histórico-cultural em que os modelos utilizados foram implantados, sobretudo, por influência das classes dominantes e do governo nas cidades estudadas.

Palavras-chave: grandes avenidas, planos de reforma e expansão, desenvolvimento urbano. **Linha de Investigação: 1: Cidade e projeto.**

Tópico: História Urbana e História do Urbanismo.

ABSTRACT

This study aims to understand the projects and the construction of great avenues, introduced in urban plans in the beginning of the 20th century, conceived as generators of development and progress for their cities. Taking as a starting point the diffusion of the Haussmannian model, in the middle of the 19th century, we seek, through a more detailed analysis of the Avenues Sete de Setembro, in Salvador - Bahia, Brazil, and La Palmera, in Seville, Spain, comparing them with other Spanish and Brazilian examples, to understand how the governments used the reform and expansion plans to solve problems such as unhealthy issues, lack of hygiene and terrible conditions of permanence in cities. It also seeks to understand the transformations and meanings that the openings of these avenues and their urban plans had for society and the historical-cultural context in which the models used were implemented, mainly due to the influence of the dominant classes and the government in the cities studied.

Keywords: Great avenues, reform and expansion plans, urban development

Research line: City and project.

Topic: Urban History and History of Urbanism

Introdução

Este artigo é resultante da síntese da dissertação de mestrado, realizado em Sevilha, na Espanha (por isso, a escolha das cidades espanholas e brasileiras), que busca promover uma reflexão em torno da natureza de algumas operações urbanísticas nas quais são observadas certas analogias em cidades espanholas e brasileiras. Objetivou-se entender os projetos e a construção das grandes avenidas, introduzidas em planos urbanísticos no início do século XX, concebidas como geradoras de desenvolvimento e progresso para suas cidades. Tomando como ponto de partida a difusão do modelo Haussmanniano, em meados do século XIX, busca-se, através da análise mais detalhada das avenidas Sete de Setembro, em Salvador - Bahia, Brasil, e La Palmera, em Sevilha, na Espanha, comparando-as também a outros exemplos espanhóis e brasileiros, entender como os governos locais se utilizaram dos planos de reforma e expansão para resolver as questões de insalubridade, falta de higiene e péssimas condições de moradia nestas cidades, no final do século XIX e início do século XX e o porquê da escolha dessas áreas para intervenção, visto que, nas duas cidades objetos desse estudo, já haviam áreas mais pobres e insalubres que necessitavam de intervenção urbanísticas semelhantes.

Com base no contraponto estabelecido entre Schwarz (1992) e Bresciani (2005) sobre as “ideias fora do lugar”, procurou-se perceber as transformações e os significados que a aberturas das avenidas e seus planos urbanísticos tiveram para sociedade e o contexto histórico-cultural em que os modelos utilizados foram implantados, sobretudo, por influência e pressão das classes dominantes e do governo nas cidades estudadas. Nesse sentido, busca-se desmistificar que as intervenções realizadas nas cidades brasileiras são versões “tupiniquins” das realizadas na Europa. Além disso, pretendeu-se observar como os modelos europeus – em especial a “inspiração haussmanniana” – foram encaixados ao contexto histórico e político dos países em que foram implantados, dialogando com certas necessidades locais momentâneas, sobretudo com as aspirações políticas, mas criando consequências sociais, na maioria dos casos, desfavoráveis e aumentando a segregação.

Buscou-se entender como a revolução industrial, considerada uma das passagens fundamentais da história (BENEVOLO, 2011, p.551), transformou a humanidade e alterou o curso dos acontecimentos, primeiramente na Inglaterra e, posteriormente, em todo o mundo. O processo de mutação social se deu, sobretudo, nas

idades, que sofreram com um aumento populacional desregrado, com as imigrações e a diminuição das taxas de mortalidade. Neste período, para solucionar os problemas sanitários decorrentes do momento histórico, a corrente higienista tornou-se bastante popular entre os governantes das cidades, em comunhão com as ideias de haussmanianas que se difundiam pelo mundo, incentivando reformas urbanas nos centros antigos das grandes cidades.

Nesse sentido, Janot (2006, p.753) utiliza o termo “cirurgia urbana” para denominar essas intervenções ou planos de reforma e observa as polêmicas geradas em torno dos objetivos e operacionalização dessas reformas, principalmente em relação às questões sociais econômicas e culturais, pois geravam deslocamentos das populações residentes, destruição de patrimônio arquitetônico e transformações morfológicas. O autor comenta que a abertura de grandes avenidas, rasgando impiedosamente o tecido urbano das cidades acabaria por se constituir num eficaz instrumento para a implementação das reformas higienistas urbanas desejadas.

Fernando Terán, citado por Lampreave et al, (2011, p. 267), define o conceito de grande avenida quando afirma que esta não se difere apenas em seu tamanho, pois também possui significativa funcionalidade, propicia a circulação entre diferentes pontos da cidade, possui funções representativas e aglutinadoras de comércio – caracterizando-se como um espaço para encontros sociais, além do aspecto estético, que proporciona grandeza e modernidade. As grandes avenidas se configuram, normalmente, como eixos estratégicos de conexão entre pontos centrais ou periféricos das cidades.

A abertura de grandes vias para desenvolvimento urbano foi tema dos principais planos urbanísticos do fim do século XIX e início do XX. Acerca dessa temática, identificou-se a existência de estudos de grande relevância que se debruçaram sobre os planos de reforma e expansão elaborados para Salvador e Sevilha¹. Contudo, constatou-se que nenhum desses estudos se aprofunda na análise da abertura das grandes avenidas propriamente ditas e, assim, percebeu-se a necessidade aprofundar o entendimento desse processo. Neste estudo, optou-se pela análise de grandes avenidas, construídas no recorte temporal dos primeiros 30 anos do século XX, na Espanha e Brasil, final de um período que foram estabelecidas as bases da cidade moderna em que hoje vivemos.

Vale salientar que, embora situada no continente europeu, a Espanha teve o processo de desenvolvimento de sua burguesia muito tardio, diferente da Inglaterra ou França. Observa-se que muitas cidades espanholas se mantiveram, até o século XIX, praticamente com mesma estrutura medieval, intercalando poucos momentos de crescimento e expansão urbana. A partir desse período, começaram a receber um maior contingente de pessoas vindas do campo que se abrigavam, principalmente, nos centros. Questões de insalubridade e falta de espaço e moradias tornaram-se problemas recorrentes e as intervenções realizadas, estimuladas principalmente pela burguesia, foram essenciais para o desenvolvimento dessas cidades.

No Brasil, a proliferação de cortiços e favelas, aliado à falta de higiene e saneamento básico, transformou os centros urbanos em locais insalubres para moradia e circulação. A estrutura brasileira era considerada atrasada e colonial, enquanto os nobres e a burguesia buscavam viver ao estilo francês. A modernização das cidades brasileiras está, sobretudo, relacionada à criação da imagem de país agroexportador e em pleno desenvolvimento. Dessa forma, observa-se que a situação da maioria das grandes cidades ocidentais, ao

¹ Os planos de reforma buscam intervir em malhas urbanas já consolidadas, como o que houve em Paris, através dos trabalhos de Haussmann ou em Salvador, como será discutido mais adiante. Em Sevilha, trata-se de um plano de reforma e expansão, pois também se intervém em uma área ainda não urbanizada da cidade, com o objetivo fazer a cidade desenvolver-se nesse sentido.

final do século XIX e início do século XX, assemelhava-se em questões de insalubridade e das péssimas condições de moradia. A busca por um ambiente “mais organizado” e urbanizado levou os governos locais a desenvolver intervenções e planos urbanísticos que possuíam objetivos em comum: o desvencilhamento da cidade medieval, na Espanha, e colonial, no Brasil, e a transformação da imagem da cidade, visando o progresso e a modernização.

Aproximando-se de um delineamento de aspectos metodológicos do trabalho, buscou-se estabelecer categorias ou eixos de análise para traçar um estudo exploratório, buscando refletir sobre o processo de construção das duas avenidas, seus projetos e quais os fatores que as conectam no contexto do final do século XIX e início do século XX. Primeiramente, analisou-se a atuação do poder público nos séculos anteriores e, principalmente, nas décadas que antecederam as intervenções, objetivando destacar, sobretudo, o poder político dos articuladores dos planos urbanísticos. Concomitante, buscou-se entender a pressão exercida pela iniciativa privada, nos dois casos, formados pela burguesia e aristocracia agrárias² de Salvador e Sevilha, considerando que as duas cidades estavam ainda iniciando o processo de industrialização.

Além disso, após a execução dos projetos, observou-se a transformação ocorrida nas imediações das grandes avenidas, visando destacar a valorização dos terrenos no entorno, antes, durante e após as intervenções. Esse fenômeno ocasionou, conseqüentemente, o aumento da dívida pública, da demanda habitacional, além de ampliar a segregação espacial e social nas cidades em estudo.

Avenida Sete de Setembro

Salvador, primeira cidade brasileira, se manteve como a principal cidade do Brasil até início do século XVIII, quando a corte portuguesa, fugindo das tropas de Napoleão Bonaparte, decidiu se instalar no Rio de Janeiro, convertendo-a em capital do Reino de Portugal, Brasil e Algarve, em 1763. Na segunda metade do século XIX, conflitos sociais, agravados, sobretudo, pelas crises epidêmicas³ e de abastecimento da cidade⁴, pioraram as condições de vida, higiene e saúde dos habitantes de Salvador. Pinheiro (2011, p.176) observa que a cidade mantinha a divisão funcional dos séculos anteriores, e seus limites continuavam os mesmos desde o século XVIII, onde suas construções se erguiam sem ordenação e as ruas eram estreitas e sem alinhamento retilíneo.

Ao início do século XX, em meio ao caos e atraso urbano vivenciado em Salvador, o então governador J.J. Seabra propôs um plano – chamado de Programa Melhoramentos – que promovia ampliações, retificações, construção e embelezamento de praças e jardins em um sistema definido por vetores de expansão sobre o tecido já edificado numa tentativa de distanciar-se cada vez mais da imagem colonial. Os novos modelos urbanos da Europa transformaram a mentalidade dos governantes brasileiros que buscaram adotar a nova visão dos códigos estéticos e bens de consumo europeus. Os espaços públicos deveriam ser largos e embelezados, os mendigos deveriam ser retirados das ruas e acolhidos em albergues e a burguesia deveria

² Sevilha, capital da Andaluzia, sempre foi uma cidade com mercado voltado para agricultura e pecuária. Na cidade, sua burguesia era formada pelos fazendeiros que detinham o poder político local. Em Salvador, apesar do declínio da cana de açúcar, os senhores de engenho ainda possuíam grande prestígio e poder político, seguidos, no início do século XX pelos fazendeiros cacauicultores.

³ Ligadas ao surto de febre amarela que debilita a população de 1849 a 1856, imediatamente seguida pela de *Cholera Murbus* que castigou severamente os soteropolitanos e os habitantes do Recôncavo entre 1855 e 1856. (MATTOSO, 1978, p.236)

⁴ Anos de muita chuva, seguidos de anos de seca, desorganizaram as lavouras e causaram o desabastecimento de Salvador que também dependia de importações de gêneros alimentícios do exterior e de outras regiões do Brasil.

abandonar os casarões lúgubres do centro antigo para os novos palácios ecléticos no bairro da Vitória. (PINHEIRO, 2011, p.222)

Dentro desse programa, propunha o alargamento e criação da Avenida Sete de Setembro, conectando trechos distintos de ruas já existente e criando um vetor de expansão para Salvador, para conectar o centro antigo de Salvador aos novos bairros de expansão da cidade. Além disso, o programa, realizado durante o período de 1912 a 1916, ainda previu a realização de reformas de fachadas, pavimentação, edificações públicas, jardins e praças. A cidade seguia a tendência nacional de rechaço do passado colonial em razão de modernizar a cidade ao adotar a estética europeia da época: neoclássica e eclética. A burguesia e os meios de comunicação, controlados por ela, disseminavam essas ideias e incentivavam as mudanças na capital baiana.

A reforma e criação da Avenida Sete de Setembro permitiu a fluidez entre os diversos pontos da cidade e o porto, favorecendo o comércio, destinando zonas próximas ao centro, como Barra, Graça e Vitória, às classes sociais abastadas, enquanto os mais pobres permaneceram no centro antigo – cada dia mais abandonado – por não terem condições de pagar os transportes para zonas mais distantes da cidade.

Para o alargamento e construção da Avenida Sete de Setembro foram cortados palacetes do século XVIII e XIX e igrejas, entre outras edificações (Figura 01). A resistência de muitos proprietários em permitir o corte ou demolição de seus imóveis foi uma dificuldade constantemente enfrentada por J. J. Seabra, governador estadual, principalmente na obra da Avenida Sete de Setembro, pois consideravam as indenizações de valores muito aquém do que os imóveis valiam. A igreja de São Pedro foi totalmente demolida e em seu lugar foi construída a Praça Barão de Rio Branco, onde foi implantado um relógio importado da França, hoje conhecido como Relógio de São Pedro. A igreja do Rosário, de 1746, e o convento das Mercês, de 1735, tiveram parte de sua estrutura também demolida para permitir o traçado da avenida. A Avenida Sete foi inaugurada por completo, no dia Sete de Setembro de 1915 (Figura 02).

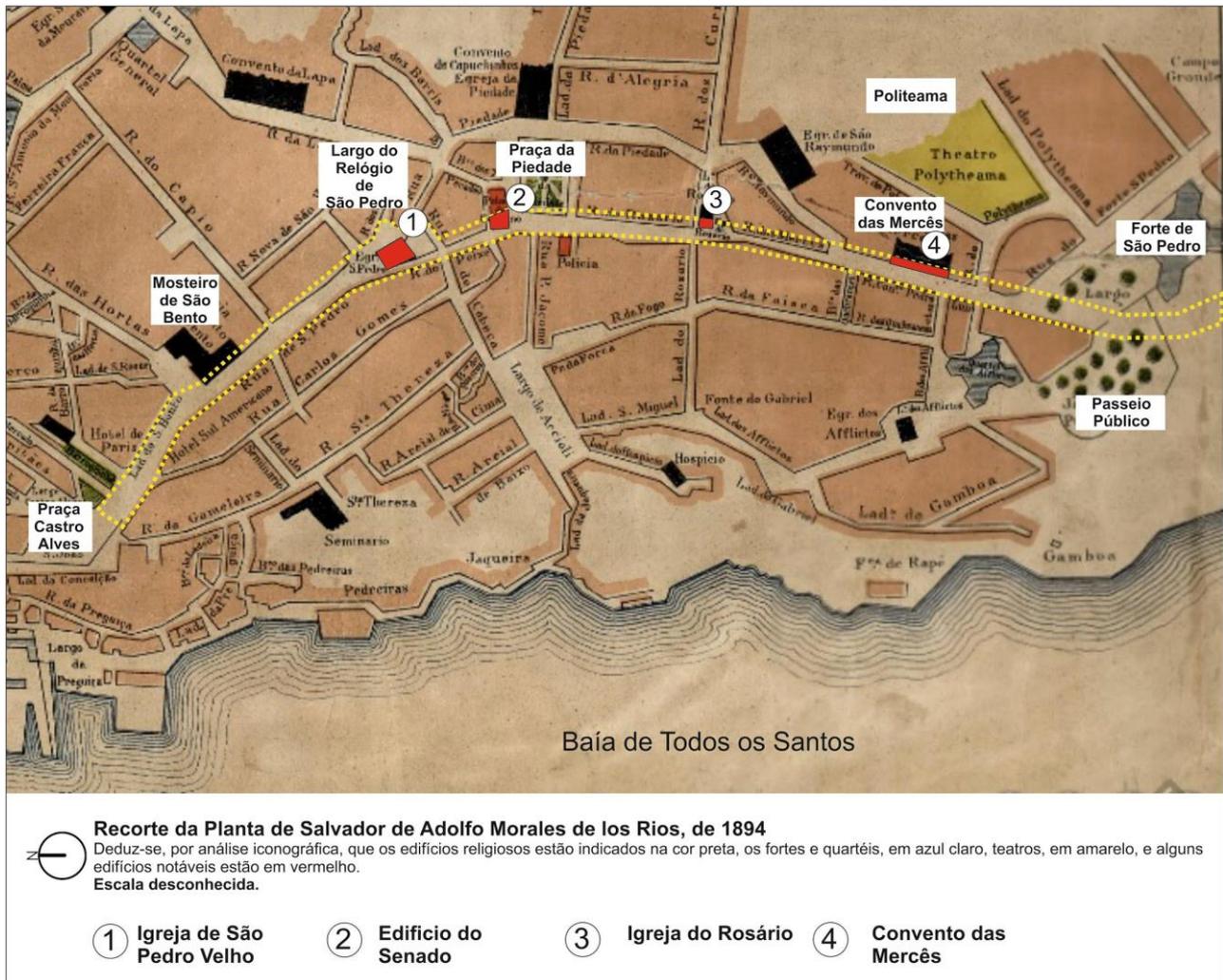


Fig. 01 Planta indicando o traçado da Avenida Sete de Setembro no trecho do Centro. Indica as igrejas e edifício público que foram demolidos ou parcialmente cortados durante as obras de abertura da Avenida Sete de Setembro. 1. Igreja de São Pedro, 2. Edifício do Senado, 3. Igreja do Rosário, 4. Igreja e Convento das Mercês. Em amarelo, Avenida Sete de Setembro. Fonte: Acervo Instituto Geográfico e Histórico da Bahia – IGH. Alterações realizadas pela autora.

Nesse momento, cabe a discussão trazida por Pinheiro (2011, p.250) sobre a direta influência de Haussmann no projeto de J.J. Seabra. Entende-se, assim como a autora, que, como não houve rasgos significativos nos quarteirões e na malha urbana, a abertura da Avenida Sete se distancia das *percées haussmannianas*. Além disso, “por ser respeitado o traçado original das ruas, essas não resultam necessariamente em vias retas, nem há o objetivo de ressaltar monumentos históricos, criando perspectivas monumentais”.

Compartilha-se do pensamento de Leite (1996, p.56) quando considera que “a obra da Avenida Sete foi, sem dúvida, a mais importante definida pelo Estado da Bahia, neste contexto de remodelação. O impacto por ela provocado na paisagem, visto constituir uma intervenção radical em um extenso trecho da capital e somado aos enormes recursos nela investidos, definem esta importância”. Entretanto, “teria sido essa reforma apenas

idealizada para as classes dominantes?”, questionamento compartilhado com Fernandes & Gomes (1992, p.55) sobre o processo de modernização de Salvador e qual foi a lógica dessa transformação.



Fig. 02 Única foto que existe da inauguração da Avenida Sete, em 1915. Fonte: Acervo Instituto Geográfico e Histórico da Bahia – IGHB.

A imprensa desempenhou um papel importante na crítica a esse caráter elitista da reforma, ao questionar se apenas os bairros mais abastados receberiam intervenções e a necessidade de um programa habitacional. Afinal, a abertura da Avenida Sete de Setembro criou um eixo de expansão na direção sul da cidade, transformando as edificações em seu percurso em casarões ecléticos e neoclássicos e valorizando as terras no seu entorno, a fim de gerar espaços privilegiados. Pinheiro (2011, p.243) justifica esse pensamento afirmando que “a elite da cidade idealizava uma cidade europeizada e ‘branca’, mas encontra limites em sua materialização, já que Salvador é composta por 75% de sua população de negros e mestiços”. O fato é que o governo buscou materializar sua cidade europeizada na construção da Avenida Sete de Setembro, e assim, foi criada uma via que se diferenciava do restante da cidade.



Fig. 03 Vista da Ladeira de São Bento, aproximadamente em 1930, após implantação dos bondes. Fonte: Pinheiro, 2011, p.230

Avenida de La Palmera, Sevilha

Sevilha – capital da Comunidade Autônoma da Andaluzia e província homônima – está localizada ao sul da Espanha, na região de planície do Rio Guadalquivir, que atravessa a província e se relaciona intensamente com a dinâmica da cidade. Possui mais de 2500 anos de existência a frente da outra cidade em estudo: Salvador. Sua posição sempre foi de importância para o reino espanhol, já que abriga o único porto fluvial do país que teve primordial desempenho durante a expansão ultramarina, nos séculos XVI e XVII, quando Espanha colonizava as Américas. Nesse sentido, a cidade espanhola assemelha-se a outra cidade em estudo, Salvador da Bahia, visto que ambas, ao longo de suas histórias tiveram significativa representatividade e importância econômica para Espanha e Brasil, mas perderam seu status quando o porto foi migrado para Cádiz e a capital da colônia brasileira foi transferida para o Rio de Janeiro, respectivamente.

Marín de Terán (1980, p.13) observa que Sevilha alcança seu apogeu econômico e cultural no século XVI, quando desfrutava do monopólio de todo o comércio que mantinha a metrópole com as colônias na América. Com a construção dos novos e grandes veleiros para cruzar o oceano Atlântico e uma época de difícil navegabilidade do rio, as embarcações tinham que fazer a carga e descarga no recente porto de Cádiz. Assim, em 1717, a Casa de Contratação foi oficialmente trasladada para Cádiz, o que ocasionou o início de uma profunda crise para a cidade de Sevilha.

A crise perdurou por séculos e somou-se a uma epidemia de febre amarela, dizimando um quinto da população, agravada pelos desastres que sucederam. A cidade parou de crescer e desenvolver-se até 1850, quando os primeiros grupos de imigrantes chegaram. A conjuntura econômica e populacional que vivia a cidade de Sevilha durante a primeira metade do século XIX desmotivou a expansão territorial neste período e a cidade permaneceu dentro dos limites das muralhas medievais que, embora tenham sido derrubadas em meados do século XIX, continuavam existindo metaforicamente, deixando a cidade da mesma forma e tamanho como se nada tivesse ocorrido. (TRILLO DE LEYVA, 1980, p.09).

A segunda metade do século XIX, Sevilha recebeu mais de 50 mil pessoas, o que gerou sérios problemas de habitação para a cidade e, conseqüentemente, os movimentos sociais a favor das habitações proletárias. A cidade necessitava crescer para abrigar a população excedente. A expansão foi realizada sem planejamento, criando bairros e blocos de casas desordenados, apenas levando em consideração a maior rentabilidade de uma densa ocupação do solo. Essa ocupação era opressiva e, em muitos casos, ocorreu uma aproximação limítrofe entre bairros ricos e pobres.

As deficiências da infraestrutura sevilhana eram notórias. As plantas, mapas e documentos deste período mostram uma cidade sem áreas de expansão e evidenciam a precária qualidade do abastecimento de água da cidade que não supria a demanda de 158.000 pessoas, em 1910. A defeituosa pavimentação das ruas, a falta de higiene nos mercados e matadouros públicos e escassez de casas populares que ocasionava a multiplicação dos cortiços, além das constantes inundações do rio Guadalquivir.

Foi nesse esse cenário que se iniciou o século XX e os preparativos para a Exposição Iberoamericana de 1929, elevando sensivelmente a autoestima da cidade, reanimando o comércio e impulsionando a expansão urbana, apesar dos graves problemas ainda estarem presentes. As exposições eram como vitrine ao mundo dos avanços científicos, artísticos, comerciais, entre outros, pois tem sua origem no ambiente industrializado da Inglaterra do século XIX.

Após a delimitação da área, através das plantas e estudos desenvolvidos por Rodriguez Caso, o comitê estabeleceu como meta seguinte abrir uma convocatória para um concurso de projeto da urbanização do certame, assim como dos pavilhões e palácios. O projeto, diversas vezes alterado até 1929, previa a construção de um certame com 177 pavilhões da Espanha, Portugal e países do continente americano, pois a Espanha visava melhorar suas relações com os países do continente americano, além de que, em paralelo, ocorria a Exposição Universal em Barcelona. Além disso, previa a construção de um sistema de vias de acesso, delimitação de bairros residenciais, praças, hotéis, parque temático, teatro, estádio, entre outros. Depois de inúmeros projetos, desde 1911, para marcar os limites e organização urbana da Exposição, finalmente, em 1928, foi definida a planta final, realizada por Vicente Traver y Tomás (Figura 04).

Vale destacar que, dentro do projeto da Exposição Iberoamericana estava prevista uma ampliação das ruas do centro antigo de Sevilha, a fim de criar uma via larga e imponente para ser a principal entrada de quem vem do centro da cidade para a Exposição. A avenida em questão começa ao centro antigo de Sevilha, próximo a *Campana* e se estende pelo caminho mais curto e mais reto até chegar à *Porta de Jerez*. Para realização desse trecho foi necessária a demolição de algumas edificações, como é possível observar na figura 05. O espaço foi alargado - como uma praça - e sua principal fachada tornou-se o edifício do Arquivo das Índias.



Fig. 04 Planta definitiva da Exposição de 1929, por Vicente Traver y Tomás. Fonte: Trillo de Leyva (1980)

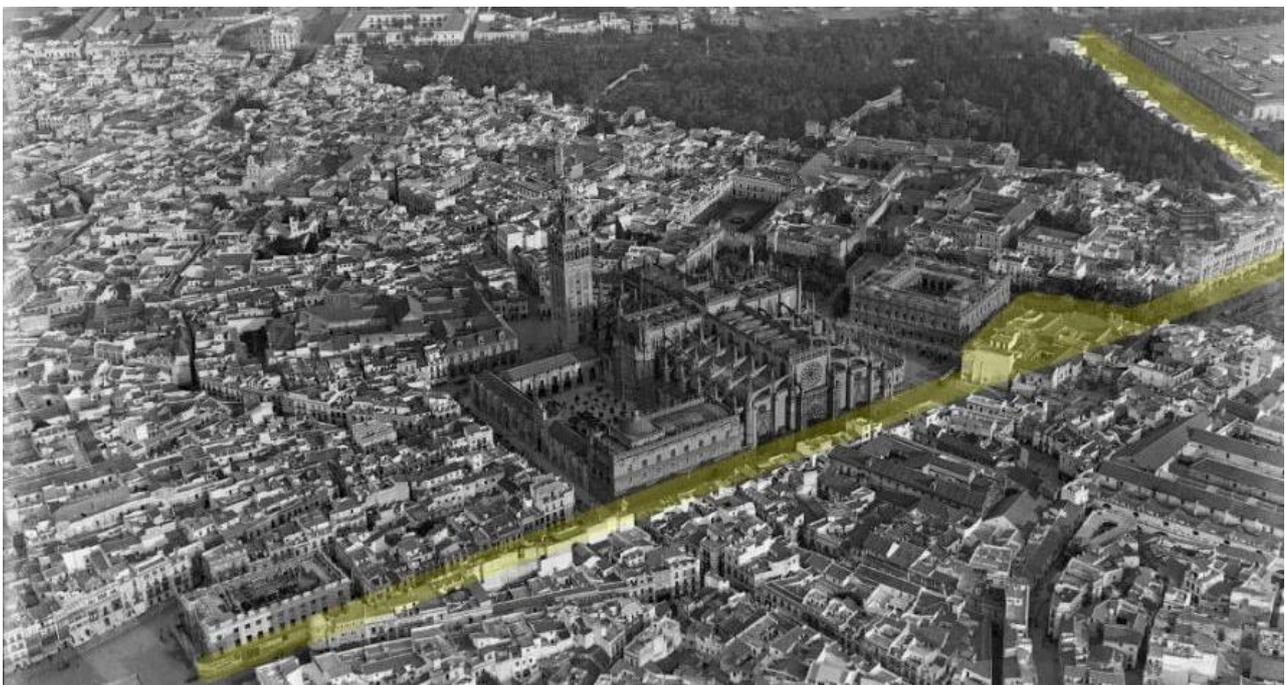


Fig. 05 Vista aérea da Avenida de La Constitución, antes da ampliação, com destaque em amarelo indicando o trajeto e os casarões a demolir para sua construção. Fonte: Arquivo Público Provincial de Sevilha.

Ao propor esse alargamento de via, é possível observar que a apropriação das premissas do modelo de Haussmann a fim de criar uma avenida larga, o mais retilínea possível, unindo o centro antigo de Sevilha – ainda a principal aglomeração urbana da cidade - a zona de expansão da Exposição Iberoamericana. Em um período de forte investimento na produção do certame, foi possível observar nos documentos disponibilizados pelo Arquivo Público Provincial de Sevilha, que a prefeitura autorizou a desapropriação dos casarões a ser demolidos, através da justificativa da realização da Exposição.

A obra de destaque da Exposição de 1929 se trata do desenvolvimento do sistema viário na direção sul da cidade que contemplava a criação de uma grande avenida – denominada *La Palmera* – como um eixo vertebrado de uma área de 136 ha de terreno, sobre os quais foram construídos os 177 pavilhões da Expo – e as Avenidas Reina Victoria e La Raza, próximas ao rio Guadalquivir, onde se situavam os pavilhões da indústria espanhola. No sentido transversal a Avenida de *La Palmera*, localizavam-se as avenidas *Portugal*, *María Luisa*, *Rodriguez de Caso* e *Eritaña* (Figura 06). Paralelamente as três avenidas principais, foram projetadas outras duas avenidas *La Borbulla* e *Manuel Sirout*.

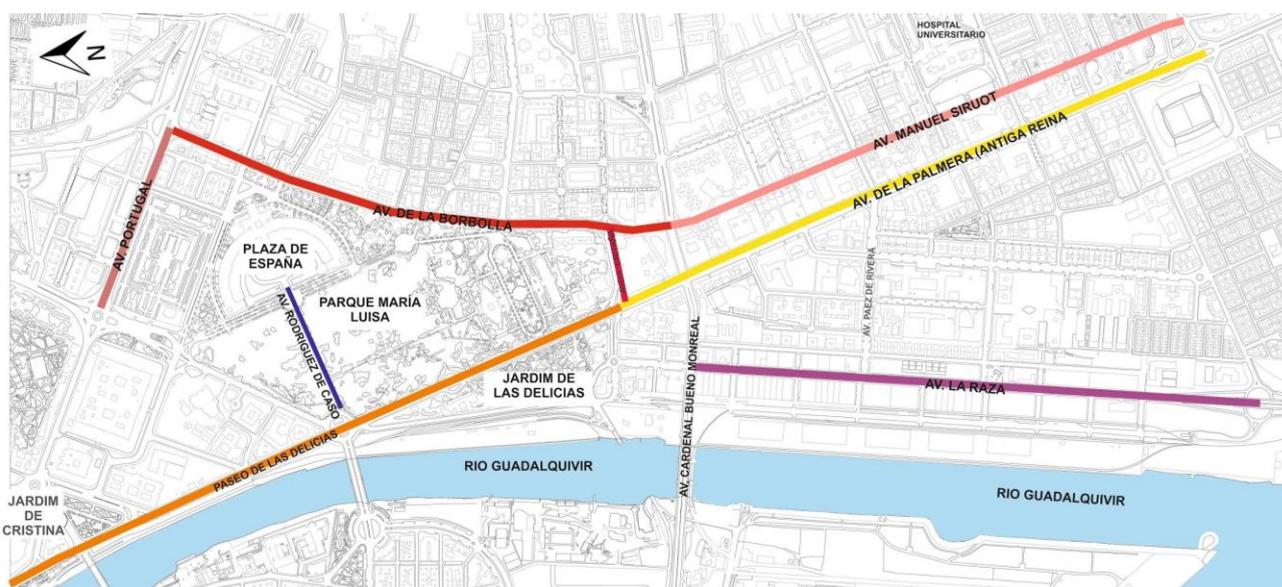


Fig. 06 Planta indicando as vias construídas para a Exposição Iberoamericana de 1929. Com exceção do *Paseo de las Delicias* que é anterior ao plano de expansão, em laranja. Fonte: Planta elaborada pela autora com base cartográfica da *Municipalidad de Sevilla*.

Observa-se que a Exposição Iberoamericana, ainda que pensada inicialmente como forma de desenvolvimento econômico, serviu como instrumento de intervenção na cidade, com financiamento do erário público, permitindo ao Poder Público realizar reformas que, há muito tempo, se faziam necessárias. Trillo de Leyva (1980, p.50) defende que a Exposição, a que tantas obras e reformas estão conectadas e que aparece ante um exame superficial como a grande benfeitora de uma Sevilha moderna, foi cúmplice do posterior subdesenvolvimento local e dívidas do estado. Observa ainda que foi necessário um organismo especial, o comitê executivo, sob a tutela do governo, e uma convocatória Iberoamericana para resolver os problemas urbanos que assolavam a cidade. Além disso, foi possível identificar o importante papel desempenhado pela

burguesia local que, como em todos os casos estudados na dissertação, fonte desse artigo, foi o agente fundamental de pressão para desenvolvimento dos projetos.

Ainda que estudiosos como Marín de Teran (1982) defendam que a Exposição Iberoamericana de 1929 não foi a melhor opção para o desenvolvimento da cidade, pois focou suas intervenções em apenas uma região da cidade, deixando de lado áreas e necessitadas de reformas, é interessante destacar que, graças a exposição, foi possível trazer investimento para uma cidade que, por séculos, vinha passando por uma crise econômica e social, que impossibilitava a cidade crescer e se desenvolver para o bem estar de sua população. A exposição universal também deixou um legado arquitetônico e urbanístico para gerações posteriores e trouxe a Sevilha uma visibilidade internacional e um crescimento do seu potencial turístico.

Sobre as avenidas: Considerações finais

A segunda metade do século XIX e início do século XX foram marcados pelos projetos de modernização das cidades, através, principalmente, da abertura de grandes vias expansão para suas cidades. Os projetos de reforma e expansão elaborados pretendiam transformar as cidades em locais mais atrativos para investimentos privados e públicos. Lamas (2004, p.234) defende que “foi a escola francesa quem mais profundamente marcou a urbanística formal, tanto pelo ensino do urbanismo como pelas influências internacionais que obteve, exportando urbanistas que realizaram os planos das principais cidades do mundo”. E nesse ponto, destaca a influência dos traçados do Barão de Haussmann, que foi difundido e utilizado em inúmeras reformas nas cidades europeias e latino-americanas, embora constantemente adaptado as necessidades locais e a quantidade de recursos disponível.

As cidades espanholas, com suas estruturas medievais, utilizando-se das premissas higienistas, buscaram através dos projetos de reforma e abertura de grandes avenidas, criar vias que funcionariam como eixos de desenvolvimento e modernização de suas cidades. Em Sevilha, foram observados os dois casos: a *Gran vía* sevillhana foi projetada em uma área ainda não urbanizada e, embora possua menor destaque histórico, a intervenção na Avenida de *la Constitución*, que uniu e alargou trechos de antigas ruas, é a intervenção que mais se assemelha ao que estava sendo proposto ao final do século XIX e início do XX pelo mundo, baseado no urbanismo haussmanianno. A avenida transformou-se em uma porta de acesso ao centro antigo, povoada por um forte comércio, serviços e residências, onde ainda hoje faz parte ativamente do cotidiano da população.

Do outro lado do oceano, as grandes avenidas estudadas no Brasil também buscaram, através dos planos de reforma e expansão, mudar a imagem das cidades coloniais, num país que, após três séculos como colônia, havia sido, recentemente, declarado independente de Portugal e, posteriormente, foi proclamado como república. A elite burguesa brasileira, buscou pressionar governo para realização dos planos de reforma em quase todas as capitais. Nesse contexto, J. J. Seabra, planejou implantar em Salvador uma reforma, nos moldes da vivenciada por ele no Rio de Janeiro, que, por sua vez, foi inspirada no urbanismo haussmanniano, buscando a modernização e higienização de sua infraestrutura urbana, além do progresso e das mudanças socioculturais.

A elite soteropolitana, formada por senhores de engenhos, barões do cacau e comerciantes burgueses, apoiou o governo para que as reformas ocorressem – com exceção da pequena oposição formada por aqueles que tinham seus casarões desapropriados por um preço que não lhes parecia adequado. Observa-se na figura de J.J. Seabra, um político articulador e idealizador, à imagem de Haussmann. Pinheiro (2011, p.251) observa que, dentre as características que aproximam a reforma de Salvador da parisiense

implantada por Haussmann, destaca-se a forma autoritária de impor o projeto e de executar as intervenções. Essa característica também pode ser encontrada nos principais projetos do tipo realizados na Espanha e no Brasil.

Nesse ponto, o plano de Sevilha não teve apenas um articulador, mas uma comissão de acompanhamento do projeto da Exposição e decidia sobre os rumos das obras. A ideia de celebrar a Exposição em Sevilha surgiu de um grupo privado sem recursos para execução e o projeto dependeu sempre do financiamento estatal. Os dois projetos aproximam-se quando são analisadas as áreas escolhidas para intervenção na cidade no que diz respeito ao grau de valorização desses terrenos. Nos casos de Sevilha e Salvador, foram escolhidas regiões mais nobres das cidades, de interesse especulativo, em detrimento de áreas mais pobres e insalubres que necessitavam de intervenção. Além disso, os dois projetos se relacionam visto que obras foram financiadas com erário público.

Além disso, observou-se que, nos dois casos de estudo, os governos se propuseram a realizar uma reforma grandiosa, criando as avenidas, ao invés de solucionar a questão da falta de moradia existente nas duas cidades. Em todos os casos estudados nessa pesquisa, houve uma valorização dos terrenos adjacentes no período anterior a reforma – na expectativa de sua realização – e mais intensamente, após a obra. As

grandes avenidas modificaram o valor do solo urbano e intensificaram o processo de especulação imobiliária, informação identificada ao serem observadas as mudanças de uso dos imóveis e expulsão dos antigos moradores que já não podem se manter na área. Em Sevilha, os casarões pertencentes a Exposição Iberoamericana de 1929 foram resguardados por estarem sob salvaguarda do governo, enquanto muitos dos casarões e terrenos privados passaram anos sem uso, permanecendo como área residencial e institucional, esperando os projetos de infraestrutura e transporte. Nos últimos anos do século XX, iniciou-se um processo de alteração do uso e produção de vazios e a área recebeu pequenos edifícios de escritórios, bancos e laboratórios, o que alterou a paisagem arquitetônica local – alguns dos casarões foram descaracterizados.

Por fim, foi observado entre as duas cidades estudadas algumas semelhanças e diferenças. Claramente trata-se de cidades com histórico bastante diferente, tendo Sevilha mais de 2500 anos à frente de Salvador, cuja realidade física, social e cultural é totalmente distinta. Enquanto a primeira buscava se desvencilhar de sua imagem medieval, a outra buscava se afastar da imagem de cidade colonial. As intervenções realizadas partiram de necessidade de um plano de expansão para uma cidade que ainda estava presa as delimitações de uma muralha medieval já demolida. Através do projeto de Exposição Iberoamericana, os governos sevilhano e espanhol puderam pôr em prática obras e projetos importantes para o desenvolvimento da cidade. Enquanto isso, em Salvador, J. J. Seabra propõe um plano de Reforma, como o realizado no Rio de Janeiro, a fim de modernizar a estrutura do centro e o porto da cidade, onde, prevê-se, inicialmente, uma avenida retilínea com o redesenho da malha urbana do entorno, mas, por questões financeiras, o projeto não é levado a cabo. O que se implementa é uma via que se adapta as ruas já existentes, buscando alargá-las em determinados trechos e alterá-las visualmente, através da reforma de fachadas, arborização e implantação dos bondes, posteriormente.

Referências bibliográficas

ATLAS. Histórico de Ciudades e Europeas. (1994). V. 1. Barcelona, ES: Salvat. 2v.

BENEVOLO, L. (2011). História da cidade. Trad. Sílvia Mazza. 5ª Ed. São Paulo: Perspectiva.

BRESCINANI, M. S. M. (2005). O charme da ciência e a sedução da objetividade: Oliveira Viana, entre intérpretes do do Brasil. São Paulo: Editora UNESP.

GONZÁLEZ CORDÓN, A. (1981). Sevilla 1849-1929: arquitectura y ciudad: la vivienda obrera y lo urbano en la formación de la ciudad contemporánea. Tese de Doutorado. Dir. Víctor Pérez Escolano. Sevilha: Escuela Técnica Superior de Arquitectura.

LAMAS, J. (2004). Morfologia Urbana e Desenho da Cidade. 3 ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian – Fundação para a Ciência e Tecnologia.

LEITE, Rinaldo C. N. (1996). E a Bahia civiliza-se...: ideais de civilização e cenas de anti-civilidade em um contexto de modernização urbana Salvador, 1912-1916. 1996. 149 p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.

LEME, M. C. da S.(org.); FERNANDES, A.; GOMES, M. A. F. [et al.]. (2005). Urbanismo no Brasil 1895-1965. 2 ed. Salvador: EDUFBA. 600 p. Il.

MARÍN DE TERÁN, L. (1982). Sevilla: centro urbano y barriadas. 2a ed. Vol. 1. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla, Servicio de Publicaciones.

PINHEIRO, E. P. (2011). Europa, França e Bahia, difusão e adaptação de novos modelos urbanos. 2ª Edição. Salvador: EDUFBA. 366 p. il.

SCHWARZ, R. (org.). (1992). Ao vencedor as batatas. São Paulo: Duas Cidades. p.11-31.

LAMPREAVE, R. S. (org.); MONCLÚS, J. (org.); BERGERA, I. (org.) et al. La Gran Vía de Zaragoza: y otras grandes vías. Madri: Ministerio de Vivienda. p.280.

TRILLO DE LEYVA, M. (1980). La Exposición Iberoamericana: La transformación urbana de Sevilla. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla, Servicio de Publicaciones.

FONTES ELETRONICAS

JANOT, Fernando Luiz. Cirurgias urbanas. In: Anais: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo v. 4, n. 4 (1996). Disponível em: <http://unuhostpedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/488>. Acesso em: 28 abr. 2015.