

Robert Ponge & Nara Helena N.
Machado

**As transformações urbanísticas de
Paris no século XIX: análise e
reflexões**

Resumo

A cidade de Paris vivenciou importantes transformações no século XIX, que se tornaram intensas e convulsivas durante o Segundo Império, na gestão do barão Haussmann. As alterações, na organização e no rosto da cidade, que resultaram, foram muito mais amplas, profundas e complexas que a mera rearticulação do tecido viário da cidade. O presente artigo procura identificar os motivos e as motivações que suscitaram, exigiram as intervenções de Napoleão III e Haussmann, assim como as principais expressões da dinâmica transformacionista, no plano urbano e arquitetônico, no corpo da cidade-capital. Após diagnosticar e contextualizar os problemas da cidade (inclusive em relação à Revolução Industrial), o trabalho se debruça sobre os trabalhos de Haussmann e de seus predecessores, nas esferas viária, edificatória e sanitária.

Palavras-chave: Paris, Haussmann, arquitetura, urbanismo, higienismo, século XIX

Résumé

La ville de Paris a vécu, au cours du XIX^{ème} siècle, des transformations importantes qui sont devenues intenses et convulsives pendant le Second Empire, quand le baron Haussmann était préfet de la Seine. Les changements qui en ont résulté dans l'organisation et dans la physionomie de la capitale ont été extrêmement amples, profonds e complexes, dépassant de beaucoup le cadre d'une simple réarticulation de la trame des voies publiques. Le présent article cherche à identifier les motifs et les motivations qui ont suscité, exigé les grands travaux de Napoléon III et d'Haussmann, ainsi que les principaux éléments de transformation de la capitale dans les domaines de l'urbanisme et de l'architecture. Après avoir émis un diagnostic et avoir contextualisé les problèmes de la ville (y compris en relation à la Révolution industrielle), le présent travail se penche sur les grands travaux d'Haussmann et de ses prédécesseurs dans trois sphères : la voie publique, la construction de monuments et d'immeubles, enfin les questions d'hygiène et d'assainissement.

Mots-clés : Paris, Haussmann, Architecture, Urbanisme, Hygiénisme, XIX^{ème} siècle

Introdução

O objetivo do presente artigo é estudar algumas das transformações urbanas e arquitetônicas vivenciadas por Paris no século XIX, sobretudo, mas não apenas, durante o Segundo Império, sob os auspícios de Napoleão III e do então administrador da cidade, o barão Haussmann.

Tenta-se identificar os principais vetores que motivaram a intensidade e complexidade das modificações assim como as principais expressões da dinâmica transformacionista no plano urbano e arquitetônico no corpo da cidade-capital, e, ao mesmo tempo, apontar tanto os aspectos de continuidade com processos anteriores como o caráter inovador ou rupturista das mudanças.

Num primeiro momento, apresentamos alguns elementos históricos de cunho geral, buscando situar a cidade de Paris e seus problemas no contexto da história de seu desenvolvimento, bem como do surgimento e penetração da Revolução Industrial na capital francesa. Então, abordamos, mais precisamente, as mudanças havidas no urbanismo da cidade de 1800 a 1853 e, a seguir, as transformações específicas implementadas em Paris durante a gestão do barão Haussmann (1853-1869), com destaque para as dimensões viária, edificatória e sanitária.

70

Formação e desenvolvimento histórico de Paris: um rápido lance de olhos

Paris tem origens bastante antigas. Há testemunhos da presença de seres humanos na região desde o paleolítico inferior. No século III a.C., populações celtas (oriundas do Danúbio) instalam-se nas ilhas, em aldeia(s), forma inicial, incipiente e embrião da futura aglomeração urbana (COMBEAU, 2003, p. 6).

Não cabe, aqui, historicizar os vários momentos do desenvolvimento da cidade, mas, seu crescimento é, inicialmente, da época romana até o século XIII, bastante lento. A partir de então, sua população apresenta um considerável aumento numérico atingindo cifras impressionantes que a destacam em toda Europa, algo entre 525 mil

* Robert Ponge - Professor Doutor da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

** Nara Helena N. Machado - Professora Doutora da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS)

(MARCHAND, 1993, p. 11) e 600 mil (COMBEAU, p. 49) nos anos 1780, constituindo-se na urbe mais povoada da Europa.

Nesse processo de crescimento, ao longo dos séculos, o tecido da cidade se expande “por dilatações sucessivas” (LOYER, 1994, p. 43)¹ de cunho espontâneo (ou seja, sem planejamento diretivo), combinadas com uma crescente sobreposição de atividades no centro e adjacências e com um adensamento cada vez maior da área central, densificação esta que, inexoravelmente, acaba alcançando, também, os demais bairros da urbe. Manifestam-se então, sobretudo a partir de meados do século XVIII, problemas de saturação que vão se agravando no decorrer da primeira metade do século XIX, desembocando, segundo a sugestiva formulação usada por vários estudiosos, em uma *crise do espaço medieval*, isto é, uma crise da concepção e forma de organização e crescimento do espaço urbano herdadas da época medieval (LOYER, p. 43; ver, também, p. 19-62).

A Revolução Industrial e as cidades na Europa do século XIX

71

Iniciado na Inglaterra na segunda metade do século XVIII, o processo desencadeado pela Revolução Industrial estimula consideravelmente o crescimento das urbes assim como o surgimento de novas cidades e, mesmo, de conurbações. As grandes cidades, cada vez mais, passam a funcionar como imãs, atraindo populações que até então tinham como referência apenas o campo.

Paralelamente, surgem e/ou amplificam-se numerosos problemas tais como a ausência mínima de infraestrutura, a densificação dos núcleos centrais, a saturação do tráfego urbano e uma importante diferenciação social. Ou seja, o crescimento das cidades não encontra a necessária contrapartida num planejamento básico, tanto ao nível da adequação do tecido urbano (até então praticamente formado por ruas muito estreitas, sem condições de dar vazão ao adensamento urbano e ao novo ritmo do trânsito, tanto de mercadorias como de pedestres) como ao nível da previsão de uma infraestrutura habitacional, sanitária e pluvial adequada (o que não é de menor importância para uma cidade, ao contrário), infraestrutura que seria capaz de evitar, minimamente, a profusão de doenças e epidemias.

¹ Salvo indicação em contrário, as traduções para o português são dos autores deste artigo.

O campo da habitação não é imune a este processo: nos novos tempos da modernidade industrial, são sobretudo as camadas despossuídas que estão à mercê dos investidores à cata de ganho fácil nessa área. Proliferam as habitações miseráveis e os cortiços. Consequentemente, nos bairros populares, conforme lembra Benevolo, têm-se “a insalubridade, o congestionamento, a feiúra” (1976, p. 74). Não é exagero nenhum colocar que a cidade moderna pode ser vista como “o lugar onde se acumulam homens despojados de parte de sua humanidade” (BRESCIANI, 1984-1985, p. 37 e sgs.).

Mas, a partir dos primeiros decênios do século XIX, amplificam-se a denúncia contundente dessa situação e a compreensão da necessidade de encontrar soluções à deterioração crescente das cidades, tanto em termos de iniciativas para promulgação de legislações sanitárias e urbanísticas eficientes como no âmbito de reformulações urbanas, maiores ou menores, nas cidades existentes.

As soluções aventadas são basicamente de duas ordens. Por um lado, algumas proposições negam a cidade existente, visualizando a criação de um novo espaço urbano onde os ditames da sociedade industrial seriam atenuados ou não compareceriam. Neste sentido, destacam-se, entre outras, as concepções, ditas *utopistas*, de um Robert Owen ou de um Charles Fourier.

Por outro lado, aparecem propostas que tentam incidir sobre as cidades existentes, intervindo sobre a mesma, em parte ou no todo: no primeiro caso, buscam promover, no corpo das cidades, correções focais, muitas recorrendo à constituição de um amparo legal, inexistente, que respondesse aos novos problemas; mas, também emergem algumas propostas de remodelação urbana, que pensam a cidade como um todo interconectado. Entre estas últimas, a ambiciosa intervenção levada a cabo pelo barão Haussmann em Paris, em meados do século XIX, é certamente a mais expressiva, servindo mesmo de mola-mestre e motivo inspirador para tantas outras (BENEVOLO, p. 114-122).

Paris no século XIX: acumulação e intensificação dos problemas

No século XIX, verifica-se um aumento muito acelerado da população de Paris, crescimento devido, em parte, à ampliação dos limites da cidade, mas, sobretudo, ao

fluxo de migração populacional proveniente do interior. Enquanto a França rural estagna economicamente, a capital sente o ímpeto da Revolução Industrial, embora com bastante atraso em relação à Inglaterra. Paris passa de 547.751 habitantes em 1801 (CHEVALIER Louis, citado por MARCHAND, p. 11) para 714 mil em 1817, um pouco mais de um milhão em 1846, cerca de 1.800.000 em 1870 (COMBEAU, p. 62; FAVIER, p. 41). Ou seja, a população da capital dobra entre 1801 e 1846 e mais do que triplica entre 1801 e 1870!

Tem-se, conseqüentemente, um adensamento social, com um crescimento acentuado da população trabalhadora e operária: Paris seria, então, o maior centro industrial da época (MARCHAND, p. 19; PANERAI *et alii*, 2004, p. 19); a afirmação (encontrada em vários especialistas) pode ser questionada (não seria Londres a maior cidade industrial?), porém, independentemente das dúvidas que suscita, o fato é que, com mais de 400 mil trabalhadores empregados na indústria em 1846 (*ibidem*), Paris apresenta uma das maiores concentrações operárias (senão a maior) da Europa, com repercussões drásticas na qualidade de vida da cidade.

O crescimento populacional, sem o necessário planejamento, agudiza o problema da ausência de uma infraestrutura mínima, com ondas de doenças e epidemias que acabam atingindo não apenas os setores mais desfavorecidos da população (que são a ampla maioria), mas também as camadas médias e a elite (epidemias de cólera em 1832, 1847, 1849, 1853-1854, 1865-1866 – FIERRO, 2001, p. 774; FAVIER, p. 46). Ao mesmo tempo, o sensível e constante aumento na circulação de pessoas e mercadorias no âmbito da cidade, traz graves problemas de trânsito, intensificados pelas ruas estreitas, insuficientes para o tráfego crescente, o que reverte em gigantescos congestionamentos. E se, ainda em 1820, espaços vazios (como jardins, hortas, parques) podem ser encontrados no corpo da cidade, a densidade do núcleo central se acentua rapidamente, a tal ponto que leva a sua saturação, tornando os terrenos, nesta região, extremamente caros (BENEVOLO, p. 96).

A segregação social entre a população parisiense é bastante grande, havendo 60% de setores pobres, entre os quais os miseráveis são a maioria, vivendo em condições deploráveis (MARCHAND, p. 28). Após 1830, muitos têm a sensação de que Paris está deixando (ou já deixou) de ser habitável, apreensão agravada pelas epidemias de cólera referidas acima. Este sentimento fica muito bem expresso em

alguns depoimentos, como o de Victor Considérant (que foi um adepto de Charles Fourier):

“Paris é um imenso ateliê de putrefação, onde a miséria, a peste e as doenças trabalham em conjunto e onde quase não penetram ar e sol. Paris é um mau lugar onde as plantas definham e morrem, onde, de cada sete crianças, quatro falecem durante o ano.” (citado por RAGON, 1971, p. 36)

É, portanto, em um contexto de rupturas abruptas no campo conjuntural político-social (as Revoluções de 1830 e Fevereiro de 1848, o levante e as jornadas operárias de junho de 1848), de profunda miséria de setores populares, de emergência e intensificação dos problemas vivenciados pela cidade (tanto ao nível das questões sanitárias e habitacionais como em termos de inoperância da malha viária da cidade), mas também – o que não é de menor importância – de vislumbre de oportunidades crescentes e lucrativas para o capital e seus ditames, que se inserem as profundas transformações implementadas pelo imperador Napoleão III e pelo administrador de Paris, o barão Haussmann.

Transformações urbanas anteriores a Haussmann

A nova Paris não nasce com Haussmann. São precedentes ao Segundo Império várias transformações que contribuíram decisivamente a definir para a posteridade a fisionomia da capital.

Várias dessas mudanças devem, inclusive, ser creditadas ao século XVIII, podendo-se destacar a conformação de praças reais, como, entre outras, a place Royale (denominada de place des Vosges após a Revolução), a place Louis-le-Grand (hoje, place Vendôme) e a place Louis XV (atual place de la Concorde); é também necessário assinalar a ampliação de ruas (como, já a partir da primeira metade do século XVIII, os inícios da expansão da av. des Champs-Élysées), a demolição de casas antigas (como aquelas da ponte Notre-Dame) e a construção de edificações públicas como a então igreja Sainte Geneviève (hoje, Panteão) e o teatro da Comédie-Française (atual Odéon). Isso, sem falar na construção de muitos *hôtels* (mansões) particulares (COMBEAU, p. 46-47; WILHELM, p. 96-110).

No século XIX, anteriormente ao barão Haussmann, três administradores do *département de la Seine* (denominação administrativa que designa a cidade de Paris) implementam modificações que deixam sua marca sobre a capital. São eles Nicolas-Thérèse-Benoît Frochot (que administra Paris de 1800 a 1812), Chabrol (Gilbert-Joseph-Gaspard, conde de Chabrol de Volvic), de 1812 a 1830, e Rambuteau (Claude-Philibert Barthelot, conde de Rambuteau), de 1833 a 1848. Quanto à construção de monumentos e prédios de uso público, podem ser lembrados os arcos de triunfo, a igreja da Madeleine e o palácio para a Bolsa de Paris (cujas edificações foram iniciadas por Napoleão I). Relativamente às obras viárias, deve-se destacar o alargamento da rua de la Paix, aberta em 1806, a nova conformação da rua de Rivoli, com suas arcadas cobertas, ou, ainda, a ampliação da rua que foi denominada com o nome do intendente que praticamente antecede Haussmann – e que de certa maneira, prefigura a obra de seu quase sucessor –, a rua Rambuteau; depois do Primeiro Império, ocorre a abertura de numerosas ruas (umas sessenta durante a administração de Chabrol, 110 sob Rambuteau), prossegue a multiplicação do calçamento das ruas, nas quais são providenciadas calçadas para pedestres (COMBEAU, p. 54-55, 62-64; FIERRO, 2001, p. 1184).

Com nenhuma dimensão estética, mas com impacto fundamental para as condições de vivência na cidade (segurança, saneamento, saúde), destacam-se várias obras importantes terminadas, iniciadas ou inteiramente realizadas sob Napoleão I: a criação de um batalhão de bombeiros, a abertura de três cemitérios fora dos muros de Paris (com o consequente deslocamento e fechamento dos anteriormente existentes no recinto da urbe), a construção da primeira rede subterrânea de esgotos coletores, a instalação de numerosas fontes de abastecimento de água, cuja alimentação é garantida pela construção de dois grandes e longos canais: l'Ourcq e Saint-Martin (COMBEAU, p. 54-55; FAVIER, p. 218; FIERRO, 2001, p. 524; FIERRO, 2010, p. 114-115). Após a epidemia de cólera de 1832 ceifar a vida de 18.402 moradores de Paris, é iniciado, sob Rambuteau, um rápido processo de abertura de esgotos subterrâneos, a rede saltando de 35 quilômetros em 1824 e 40 km em 1830 para 96 km em 1840 e 135 em 1850 (FIERRO, 2001, p. 842; FAVIER, p. 218).

Percebe-se que não devem ser negadas nem menosprezadas as transformações urbanas vivenciadas pela cidade de Paris sob o Consulado e o Império (1799-1814), sob a Restauração (1815-1830) e, ainda menos, sob a Monarquia de Julho

(1830-1848). Relativamente à última, Yvan Combeau caracteriza a obra de Rambuteau como “considerável”, não podendo “ser resumida como uma simples prefiguração dos projetos haussmannianos” (p. 63).

Mas – inclusive para entender a dinâmica das transformações que vem a seguir –, cabe destacar, sobretudo, na primeira metade do século XIX, em Paris, o surgimento e afirmação de novas tipologias arquiteturais como as primeiras estações ferroviárias e as galerias (ou passagens cobertas) que mostram, sem equívocos, uma cidade que cresce e se moderniza, expressando a emergência de novos hábitos, práticas sociais e temporalidades, possibilitados pela ascensão do capitalismo e burguesia industriais.

As primeiras seis estações de trens são construídas entre 1840 e 1847 e passam gradativamente a constituir fortes referências na paisagem parisiense, verdadeiras *portas de entrada e/ou saída* para a cidade.

Já as passagens cobertas constituem autênticos *mundos em miniatura*, abrigando todo tipo de serviços: cafés, restaurantes, butiques de luxo, comestíveis, lojas de perfumes, antiquários, editoras, local para exposições, casas de música, etc. Constituem, segundo Walter Benjamin, “a arquitetura mais importante do século XIX” (BENJAMIN, p. 832). Sucedem-se com tal rapidez que, só em Paris, em 1840, existem cerca de cem. Na segunda metade do século pode-se encontrá-las em inúmeras capitais e grandes cidades europeias.

Em ambos os casos, passagens cobertas e estações de trem (aqui, após meados do século), têm-se uma arquitetura bastante *híbrida*, na qual se combinam as armações metálicas envidraçadas das coberturas com as linguagens pretéritas das fachadas externas e internas. Este casamento entre permanências e mudanças enseja quase sempre resultados espaciais extremamente originais.

Motivos e motivações de Napoleão III e Haussmann para a reforma urbana de Paris

Os motivos de caráter objetivo e concreto são patentes, portentosos e incontornáveis: o corpo da cidade entrou em contradição com os problemas de infraestrutura viária, sanitária e imobiliário-habitacional decorrentes de seu próprio crescimento demográfico, comercial e industrial. Tal saturação do tecido da capital exige não

apenas a continuidade das intervenções empreendidas anteriormente, mas, ainda, seu aprofundamento, amplificação e, sobretudo, radicalização. O próprio Luís Napoleão Bonaparte coloca, em 1850: “Vamos abrir novas ruas, vamos sanear os bairros populosos em que faltam ar e claridade, de forma que a luz benfeitora do sol possa penetrar em todos os rincões da cidade, da mesma maneira que a luz da verdade em nossos corações” (citado por COMBEAU, p. 66).

Quais outras razões poderiam motivar Napoleão III e Haussmann em sua política de reforma urbanística de Paris?

As motivações políticas são incontestáveis: trata-se, para o imperador, de colocar Paris lado a lado, ou melhor, na frente das outras grandes capitais europeias, contribuindo assim para seu próprio prestígio pessoal, sua popularidade e o fortalecimento de seu poder (BENEVOLO, p. 96).

As motivações econômicas são inegáveis: Haussmann e Napoleão III cultivam a firme crença de que as transformações viárias por eles efetuadas valorizam os terrenos dos arredores, impulsionando a construção imobiliária (RAGON, p. 102). Com efeito: o Segundo Império é marcado por um longo surto de especulação e edificação imobiliárias – fonte de lucros fáceis e rápidos!

Há, enfim, as motivações de ordem policial, ligadas à preocupação de manter a ordem, de impedir, dificultar e reprimir as manifestações, barricadas ou sublevações que procurariam repetir os feitos ocorridos nas Revoluções de 1830, de Fevereiro de 1848 e nas jornadas operárias e socialistas de junho de 1848 (que estavam ainda frescos nas lembranças, tanto dos poderosos como do povo – sem falar nos exemplos legados pela histórica Revolução de 1789!). O que fornecia razões de sobra para eliminar os becos, as ruas estreitas e sinuosas, a trama irregular da cidade, substituindo-os por grandes e espaçosas avenidas, por vias retilíneas que possibilitariam espaços de deslocamento rápido e eficaz às tropas para a repressão de possíveis revoltosos.

As esferas de intervenção e transformação urbanas

Os domínios de intervenção de Haussmann são diversos; sem pretender ser exaustivos, podemos listar os seguintes: geográficos (se podemos assim dizer),

administrativos, estéticos, viários, edificatórios e sanitaristas. Por outro lado, as transformações na Paris do segundo Império não se reduzem às intervenções diretamente operadas pelo poder público; houve também intervenções importantes que foram produto da iniciativa privada. Nos estreitos limites deste artigo, somos obrigados a tratar esses vários pontos de forma muito desigual. Para começar, apontamos brevemente os três primeiros itens:

- esfera da geografia humana e administrativa: em 1860, Haussmann desloca as fronteiras do município de Paris, ampliando extremamente sua extensão, que dobra de superfície, passando de 3.370 hectares para 7.088 hectares;

- esfera administrativa: ao mesmo tempo, ele altera o desenho da organização e divisão administrativas da cidade que, de doze regiões administrativas (*arrondissements* ou zonais), salta para vinte; cada região possui prefeitura e funções administrativas próprias, embora sem gozar de qualquer autonomia, já que submetida ao férreo controle do administrador-chefe, o próprio Haussmann;

- esfera estética: Napoleão III (e, até certo ponto, Haussmann) tem uma grande preocupação em relação à dimensão e consequências estéticas das intervenções e novas edificações; o imperador, por exemplo, obriga o arquiteto Baltard a refazer totalmente o projeto para *les Halles*.

Podemos, agora, por um lado, nos debruçar sobre três fundamentais esferas de intervenção de Napoleão III e Haussmann: o urbanismo viário, o urbanismo arquitetônico de edificação de prédios pelo poder público e o urbanismo de saneamento e de espaços verdes; por outro lado, estudar as transformações havidas na esfera do urbanismo arquitetônico, através da edificação de prédios pela iniciativa privada.

Cabe, entretanto, alertar que esses eixos ou domínios não constituem esferas estanques: as intervenções de Haussmann e Napoleão III são implementadas sincronicamente, a partir de um olhar que prioriza a cidade como um corpo único, total, global, holístico, no qual as diferentes partes da urbe estão interconectadas e inter-relacionadas, com a inclusão do espaço suburbano na visão do todo a ser planejado (HARVEY, p. 143), e no qual o útil e o belo são complementares e onipresentes, devendo andar juntos.

O urbanismo viário

No que tange à dimensão viária, é “sobreposto ao corpo da antiga cidade uma nova malha de ruas largas e retilíneas, formando um sistema coerente de comunicação entre os principais centros da vida urbana e as estações ferroviárias” (BENEVOLO, p. 98). Ou seja, o antigo e irregular (às vezes, labiríntico) tecido da cidade não é totalmente eliminado, mas sofre grandes destruições, a ele sendo superposto uma nova trama, regular, na qual estão inseridas e encaixadas as partes ou parcelas antigas que foram poupadas.

A urdidura resultante está longe de ser hipodâmica (ou seja, totalmente regular), mas concretiza uma nova morfologia urbana, caracterizada por uma regularidade desigual, temperada, limitada, que corresponde à justaposição e coexistência de um tecido regular, dominante, e da antiga malha, irregular, que nele está enquadrada.

Tem-se, portanto – a partir das reformulações viárias que Rambuteau já havia começado a implementar, ainda tímida e prudentemente, em escala modesta –, a constituição de uma complexa trama, com fortes elementos de regularidade, “em grande escala, indispensável à lisibilidade global da forma urbana” (LOYER, p. 113), na qual uma série de cruzamentos garante a eficiência no trânsito. Sobretudo, amplas avenidas, em diagonais, com gabaritos excepcionais para a época, possibilitam a vinculação e os deslocamentos entre os diferentes bairros. Assim, contrapostos aos 13 m. de largura da rua Rambuteau, as grandes ruas hausmannianas tem, no mínimo, 18 m. Já as grandes avenidas e os boulevares tem 30 a 40 m. de largura, algumas, inclusive, como a atual av. Foch (assim denominada a partir de 1929) tendo 120 m. de largura (CHADYCH; LEBORGNE, p. 132, p. 155).

A implementação da reforma urbana viária implica em não poucas demolições, as quais exigem expropriações, que são embasadas em um conjunto de documentos legais facilitadores; alguns são oriundos da Segunda República, os outros são produzidos, *ad hoc*, pelo poder centralizador e autoritário do Segundo Império (uma ditadura de tipo bonapartista, nascida de um golpe de estado – MARX, 1852, *passim*), trazendo, outrossim, a possibilidade de altos lucros às empresas privadas concessionadas. Ainda, os proprietários expropriados podem reclamar, num

momento posterior à construção das vias, aquelas porções de terreno não utilizadas, mas, agora, incorporando a valorização fundiária resultante dos trabalhos efetuados (RAGON, p 88; p. 90; LEBRETON *et alii*, p. 34; BENEVOLO, p. 102; p.110).

Em que pese a intensidade e magnitude das demolições necessárias à abertura de novas ruas e/ou alargamento de ruas já existentes, Haussmann evita destruir monumentos consagrados: estes são adotados como eixos perspectivos, pontos de fuga para as grandes avenidas. Com pertinência, neste sentido, pode-se invocar fortes preceitos axiais barrocos subjacentes à reorganização de Paris.

A dimensão arquitetônica do urbanismo: a edificação de prédios

A lista de edifícios construídos ou profundamente reformados durante o Segundo Império é longa e impressionante. Para fins didático-analíticos, é útil distinguir entre aqueles edificadas pelo poder público e os que foram fruto da iniciativa privada.

Contudo, em ambos os casos, a linguagem adotada é a eclética, em suas múltiplas possibilidades e variáveis, com o envolvimento dos mais importantes arquitetos da época.

Quanto ao gabarito, verifica-se a busca de uma maior precisão no disciplinamento dos parâmetros relativos à altura máxima dos prédios. Em 1859, é fixado um regulamento que estabelece novas relações entre a altura dos prédios e a largura das ruas: alturas máximas de 11,70 m., 14,60 m. e 17,55 m. para ruas cuja largura é, respectivamente, inferior a 7,80 m., 9,75 m. e 20 m.; para as ruas de 20 m. ou mais de largura, a altura máxima é de 20 m., porém com um máximo de cinco pavimentos acima do térreo (BENEVOLO, p. 98; FIERRO, 2001, p. 924). Ou seja, na continuidade tanto das concepções herdadas do classicismo renascentista como das regulamentações anteriores, visa-se alcançar uma homogeneização das alturas.

Aliás, torna-se um preceito obrigatório o ideal de homogeneização, tanto do gabarito como do estilo das fachadas. Ou seja, almeja-se a uma grande unidade, em termos do conjunto urbano (algo que ainda hoje pode ser visualizado nas avenidas de Paris). Em termos de linguagem arquitetônica, a inspiração nas concepções e no vocabulário clássico é predominante, podendo ser observados uma composição que

prima pela simetria, regularidade e pela afirmação da horizontalidade dos edifícios, sendo utilizados pequenos frontões, pilastras, molduras e uma profusão de pseudo balcões em ferro. Mas, no que toca à ocupação interna dos lotes nos quarteirões, relativamente àquela do período anterior, tem-se uma acentuada densificação, com uma sensível diminuição dos pátios (*cours*) internos.

Será o requinte dos detalhes (na entrada, na ornamentação) que identificará a individualidade de partes não individualizadas, não autônomas. As fachadas constituem, por assim dizer, molduras para as amplas ruas e avenidas, integradas entre si e ao espaço público, num todo bastante coerente. Como sublinha Loyer, “a parte remete constantemente ao todo – o edifício à rua, a rua ao quarteirão e o quarteirão à cidade” (LOYER, p. 232; ver também p. 246, 250).

A dimensão arquitetônica do urbanismo: a edificação de prédios pelo poder público

Sob Napoleão III, o Estado francês e a Administração Central de Paris providenciam a construção (ou ampliação ou reforma ou reconstrução) do novo Louvre, do *Hôtel de ville* (a prefeitura central), da Sorbonne, da Faculdade de Medicina, do *Hôtel-Dieu* (a Santa Casa), do hospital Tenon, de três hospícios, do Tribunal de Comércio, do prédio da Chefia de Polícia da capital, do mercado central (*les Halles*) e de seis mercados de bairros, das prefeituras de cinco *arrondissements* (regiões administrativas ou zonais de Paris), de seis quartéis, de prisões, pontes, liceus, colégios, bibliotecas, etc. (RAGON, p. 102): uma obra e tanto! No âmbito deste artigo, vamos abordar apenas o mercado central e a Ópera.

Festejado por Émile Zola em *O ventre de Paris* (1873), o novo prédio de *les Halles* substitui o velho mercado central, precário e insalubre. Após muitas hesitações, vários projetos e uma tentativa mal-sucedida, o arquiteto Victor Baltard desenha um grande conjunto no qual agrupa doze pavilhões inteiramente metálicos, vinculados por duas ruas cobertas, combinando, a partir de delgadas colunas, as possibilidades estruturais do ferro e a transparência garantida pelas aberturas de vidro: um autêntico “guarda-chuvas metálico” (MIGNOT, p. 190), como, aliás, queria Napoleão III. A edificação serviu de referência e inspiração para outros tantos mercados na Europa e alhures.

Infelizmente, foi demolido no início dos anos setenta do século passado, dando lugar ao atual *Fórum les Halles*, inaugurado em 1979.

Vencido pelo arquiteto Charles Garnier, o concurso de projetos para a Ópera foi implementado durante o Segundo Império, (mas, a inauguração do teatro ocorrerá durante a Terceira República). É um edifício que possui uma individualidade própria, sendo particularmente icônico, tanto pelas suas dimensões como pelas suas características neo-barrocas. Ainda, se destaca sobremaneira no tecido urbano, constituindo-se em um monumento, uma “peça de coleção” (RAGON, p. 101). Por outro lado, não se contrapõe ao contexto adjacente; pelo contrário, compõe com ele, valorizando-o e sendo por ele valorizado – especialmente, pelo eixo perspectivo da avenida que desemboca em sua fachada e dele toma o seu nome. No terreno do mundanismo, é um prédio carregado de conotações simbólicas, um dos locais privilegiados do *mostrar-se e ser visto*, tão caros às elites (SEGRE, 1985, p. 72).

A dimensão arquitetônica do urbanismo: a edificação de prédios pela iniciativa privada

82

A lista de imóveis construídos pela iniciativa privada durante o Segundo Império é também impressionante: hotéis, teatros, estações ferroviárias, grandes lojas de departamentos são edificados, reformados ou reconstruídos (RAGON, p. 102), e, sobretudo, uma vertiginosa quantidade de prédios de apartamentos. No âmbito deste trabalho, nos limitamos aos três últimos de nossa lista. Começamos pelos prédios destinados a um uso público.

A primeira geração de estações ferroviárias de Paris foi edificada antes de 1852, antes de Haussmann. Mas, durante o Segundo Império, são reconstruídas a Estação Orléans (ou Orléans-Austerlitz, hoje Austerlitz) e a Estação Norte (FIERRO, 2001, p. 900-901). Napoleão III e seu intendente de Paris percebiam nitidamente a importância desses verdadeiros templos das novas possibilidades de deslocamentos, como registrou Haussmann, em suas Memórias: “[...] são hoje as principais entradas de Paris. Colocá-las em relação com o coração da cidade através de largas artérias é uma necessidade de primeira ordem” (citado por BENJAMIN, p. 151).

A grande loja de departamentos surge na primeira metade do século XIX, nos anos 1824-1830-1840, também anteriormente a Haussmann. Rapidamente, a partir do início dos anos 1850, ultrapassa em prestígio as passagens cobertas, tornando-se “a catedral do comércio moderno, sólida e leve, feita para uma multidão de clientes” (ZOLA, 1883, p. 244)². Sua arquitetura confirma e amplifica o gosto pela hibridez arquitetural, mesclando inovações com o gosto pela evocação do passado, com requintes na utilização decorativa do ferro, configurando, muitas vezes, uma ante-sala à chamada arte nova que se desenvolverá alguns decênios após. O sucesso de grandes magazines como *Au Bon Marché*, *Au Louvre*, o *Bazar de l'Hôtel de Ville*, *Au Printemps* ou *La Belle Jardinière* deve ser vinculado, de maneira direta, aos amplos boulevares e avenidas, sendo consequência e expressão das mudanças qualitativas ocorridas na organização viária e nos meios de transporte da capital (FIERRO, 2001, p. 911-912). Seu triunfo também sinaliza a ascensão inexorável de novas formas de comércio – a grande empresa capitalista – às custas do pequeno comércio tradicional.

Quanto às edificações destinadas a um uso privado ou particular (essencialmente, os prédios de apartamentos), as destruições e intervenções do poder público suscitam, como vimos, uma febre construtiva de imóveis para habitação, que propicia uma fonte de grandes lucros vinculados à especulação fundiária e imobiliária (RAGON, p. 102). Construir e/ou possuir um imóvel identifica, então, prestígio social e uma oportunidade de investimento de capitais com excelentes retornos, seja pela venda ou pela locação de apartamentos, lojas, salas; aliás, os aluguéis sobem sensivelmente durante o período (LEBRETON *et alii*, 1978, p. 35; RAGON, p. 102.).

Socialmente, os andares são valorizados em ordem decrescente de altura (numa época em que a escada ainda é o único meio de locomoção interna). No decorrer do Segundo Império, os setores mais abastados introduzem alguns confortos internamente a seus prédios e unidades de habitação: esgoto, sanitário, canalização de água, número maior de lareiras e/ou de fogões em ferro, etc. (LEBRETON *et alii*, p. 35 e 56).

Não se pode, aqui, deixar de referir aos projetos de Luís Napoleão Bonaparte relativamente ao que passou a ser denominado de *conjuntos populares* ou *habitação de interesse social*. Dentro de seu propósito de dotar-se de uma imagem preocupada

² “C’était la cathédrale du commerce moderne, solide et légère, faite pour un peuple de clients”.

com a condição da população trabalhadora e na cruzada para ganhar simpatias nos setores populares, ele encomendou planos de construção de moradias para trabalhadores, com requisitos básicos de higiene. Porém, verificou-se um imenso descompasso dos resultados frente às reais necessidades: poucos conjuntos foram realizados. O mais notável é a *Cité Napoléon*, inaugurada em 1851, durante a Segunda República. Com condições de abrigar cerca de 500 pessoas (que pagariam aluguéis inferiores aos vigentes no mercado), possuía algumas comodidades diferenciadas para a época, como um estabelecimento de banho público, uma creche e a chegada da água encanada em cada andar, sendo disponibilizadas uma latrina e uma pia por pavimento (LEBRETON *et alii*, p. 42; BENEVOLO, p. 98, 100; RAGON, p. 87).

O urbanismo do saneamento e dos espaços verdes

Tão remarcáveis quanto as alterações efetuadas no tecido da cidade são as modificações na infraestrutura, visando tanto ao saneamento como ao arejamento e ampliação das áreas verdes de Paris. As intervenções sanitárias ficam, no geral, escondidas, invisíveis ao olhar da população, mas são absolutamente necessárias para a vida de uma cidade. Ambas as obras de saneamento e de espaços verdes são efetuadas sob a égide das preocupações higienistas que abriram caminho, a passos largos, no século XVIII para tornarem-se a teoria dominante, no século XIX, relativamente ao binômio saúde/doença (ver SCHMITT, 2012, p. 294-300 e a bibliografia à qual remete, sobretudo CORBIN, 2008, p. 19-37; POIRIER, SALAÜN, 2001, p. 148-150; JORLAND, 2010, p. 82-96).

Neste tocante, no período aqui em foco, é importante salientar a crescente participação de engenheiros e arquitetos na resolução das obras públicas em grandes cidades, vários deles impregnados de influências utópicas (tais como de Saint-Simon ou de Fourier). Em Paris, não foi diferente: Haussmann soube se munir de uma eficiente equipe. Muitos técnicos vinham de prestigiosas escolas de Engenharia como a de *Ponts et chaussées* (constituída na primeira metade do século XVIII), ou ainda a *École polytechnique* (formada logo após a Revolução Francesa), com uma rigorosa e competente formação, imbuídos de uma nova consciência da dimensão sanitária e de suas implicações no seio da cidade (PICON, p. 66 e 69).

As intervenções da equipe de Hausmann na infraestrutura são múltiplas. Entre outros trabalhos, no plano das instalações hidráulicas, verifica-se a construção de novos aquedutos e reservatórios, o aumento da quantidade de fontes públicas e a duplicação da rede hidráulica. Sob Napoleão I (1804-1815), a população parisiense podia dispor, em média, de 28 litros de águas por dia e por pessoa (hoje, são 300 litros!); em 1854 (quando a cidade mais do que duplicou) são, em média, sessenta litros e, em 1875 (quando a cidade mais do que triplicou em relação ao início do século), são, em média, 168 litros por dia e por pessoa (FIERRO, 2010, p. 115; FIERRO, 2001, p. 833). *Em média*, pois a distribuição não é democrática, mas, pelo contrário, bem desigual: é progressivamente que a água corrente vai chegando até uma quantidade crescente de prédios (dois terços deles em 1870 – FIERRO, 2010, p. 139); nos prédios, vai alcançando os próprios lares dos mais abastados, mas os setores operários e populares devem continuar se satisfazendo com as fontes, os lavadouros e banhos públicos, com as latrinas coletivas e – grande progresso, quando chega – com a torneira coletiva do prédio de apartamentos.

Sob a chefia do engenheiro Belgrand (um dos grandes colaboradores de Haussmann), a rede de condutos cloacais subterrâneos é modernizada com a adoção de um novo tipo de esgoto (o *modelo inglês*) e, também, é ampliada. Com uma média de 35 km de novos condutos a cada ano, passa-se de 135 km em 1850 e 163 km em 1854 para algo entre 536 e 600 km em 1870 (FIERRO, 2001, p. 842; FAVIER, p. 218; MARCHAND, p. 78): a rede foi praticamente quadruplicada. Com o objetivo de diminuir a poluição do Sena durante sua travessia na capital, os dutos são levados a desembocar em um coletor principal que deságua no rio, depois de Paris.

Uma menção especial deve ser feita ao aumento das áreas verdes de Paris, os *pulmões* da cidade que até então contava, basicamente, com o Jardim das Tulherias, o Champs-Élysées, o Campo de Marte, o *jardin des Plantes* e o Jardim de Luxemburgo. Neste sentido, o *Bois de Boulogne* é reestruturado e recuperado, nele podendo ser identificadas influências do chamado jardim inglês que Napoleão III tivera oportunidade de conhecer e apreciar, a partir de sua estadia em Londres, como exilado político (RAGON, p. 90; 92). Próximo do Champs-Élysées, este parque constitui-se em um espaço identificado, desde logo, com os setores mais abastados da sociedade. No outro lado de Paris, é implementado o *Bois de Vincennes*, também no

estilo inglês, destinado aos setores mais populares, com o intuito de “demonstrar a solicitude do imperador em relação às classes populares” (BENEVOLO, p. 100). São, ainda, organizados três parques menores, dois ao sul, o outro ao norte – o jardim Ranelagh, o parque *Montsouris* e o *Buttes-Chaumont* – bem como 24 *squares* (pequenos jardins) que expressam a preocupação com uma maior oxigenação da cidade, mas, também, com a oferta de novos espaços de lazer para a população (FIERRO, 2001, p. 717-718, 948-949, 1049).

Algumas reflexões, à guisa de conclusões

Como vimos, a nova Paris não nasce com Haussmann, várias transformações (algumas de porte) sendo anteriores a ele; a importante obra de seus três predecessores não pode ser negada, cabendo destacar a contribuição de Rambuteau, com quem, “em quinze anos, o retrato de Paris muda” (COMBEAU, p. 63). Por que, então, essa tendência geral dos estudiosos em privilegiarem Haussmann, secundarizando, minimizando (ou, às vezes, simplesmente ignorando) as mudanças anteriores ao Segundo Império?

Baudelaire oferece uma primeira resposta, com “O cisne”, redigido em 1859: “A velha Paris se foi (a forma de uma cidade muda mais depressa, infelizmente, que o coração de um mortal); [...] Paris muda! ” (BAUDELAIRE, 1859)³. Sugestivos, os versos dão uma ideia da dimensão e profundidade, da aceleração dos ritmos e impactos das transformações em curso no bojo do inexorável processo de modernização da *velha* urbe.

Zola oferece um complemento essencial ao referir que, na Paris haussmanniana, “sulcos” são abertos “em todo o lugar”, Paris sendo “retalhada a golpes de sabre, as veias abertas” (ZOLA, 1871, p. 114)⁴. Haveria alguma exageração nesta impactante formulação? De forma alguma, pois as transformações havidas implicam em destruições extremamente numerosas: de 20 a 25 mil edificações destruídas entre 1853 e 1870 (PANERAI et alii, p. 31; RAGON, p. 104; CHADYCH, LEBORGNE, p. 155); o

³ “Le vieux Paris n’est plus (La forme d’une ville / Change plus vite, hélas! Que le cœur d’un mortel) ; / [...] Paris change !”.

⁴ “Des entailles partout”, “haché à coups de sabre, les veines ouvertes”.

próprio Haussmann teria se designado como “um artista demolidor”, imagem, aliás, traduzida em várias caricaturas (BENJAMIN, p. 44, 56; BENEVOLO, p. 90).

A essas destruições correspondem uma drástica remodelação de vários bairros, com o aporte de milhares e milhares de novas edificações: mais de quarenta mil para Chadych e Leborgne (p. 155), cerca de 75 mil de acordo com Ragon (p. 104) e, mesmo, mais de cem mil segundo Panerai et alii (p. 21, 31)!

A desmedida dessas cifras (no mínimo vinte mil destruições e quarenta mil novas edificações) dá a dimensão quantitativa, constitui a contrapartida em cifras das formulações poeticamente qualitativas de Baudelaire e Zola – que vamos, agora, tentar traduzir em elementos de análise e síntese.

A obra de Napoleão III e Haussmann é privilegiada nos estudos sobre Paris e sobre urbanismo por duas razões:

- porque os trabalhos de seus antecedentes são de caráter pontual, restritos a determinados quarteirões ou bairros, executados num espaço e numa escala limitados, dando origem a ilhas ou, no melhor dos casos, arquipélagos mais organizados, mais regulares e mais condizentes à vivência urbana, porém no seio de uma malha urbana circundante, geral e dominante que continua herdeira do *espaço medieval*;

- por sua vez, as reformulações efetuadas por Haussmann não decorrem de um olhar parcial mas, sim, de uma visão de conjunto, global, sobre a cidade, protagonizando uma verdadeira revolução nas relações espaciais, com raízes em fases anteriores, mas produzindo “um salto qualitativo entre o ritmo da mudança, a escala espacial e a extensão geográfica após 1852” (HARVEY, p. 149).

Contudo, não se pode esquecer que as destruições de Haussmann não foram totais, completas, que a *velha* Paris não foi inteiramente suprimida, apagada (no sentido de nela *passar a borracha*), havendo a manutenção localizada, circunstancial, de elementos da antiga urbe, que ficaram inseridos entre os novos aportes, a partir de um trabalho original de costura(s). O que confere, ainda hoje, uma dimensão bastante singular à cidade.



REFERÊNCIAS

- BAUDELAIRE, C. "Le Cygne". (1859). In : Idem. **Les Fleurs du Mal**. (1861). Paris: Robert Laffont, coll. "Bouquins", 1989. p. 63-64.
- BENEVOLO, L. **História da arquitetura moderna**. Trad. do italiano por A. M. Goldberger. São Paulo : Perspectiva, 1976.
- BENJAMIN, W. **Paris, capitale du 19^e siècle** : le livre des Passages. Trad. de l'allemand par Jean Lacoste d'après l'édition originale établie par Rolf Tiedemann. 3^e éd. Paris: Éditions du CERF, 1997.
- BRESCIANI, M. S. M. **Metrópoles: as faces do monstro urbano** (as cidades no século XIX). Revista Brasileira de História, vol. 5: Cultura e Cidades, n° 8/9, set. 1984/abril 1985.
- CHADYCH, D.; LEBORGNE, D. **Atlas de Paris**: l'évolution d'un paysage urbain. Paris : Parigramme, 1999.
- COMBEAU, Y. **Histoire de Paris**. (1999). 4^e éd. Paris : PUF, coll. "Que sais-je ?", 2003.
- CORBIN, A. **Le Miasme et la jonquille**. Paris : Flammarion, 2008.
- FAVIER, J. **Paris : deux mille ans d'histoire**. Paris : Fayard, 1997.
- FIERRO, A. **Histoire et dictionnaire de Paris**. Paris : Robert Laffont, coll. "Bouquins", 2001.
- FIERRO, A. **Histoire de Paris illustrée**. Toulouse : Le Pérégrinateur, 2010.
- HARVEY, D. **Paris, capital de la modernidad**. (2006). Trad. del ingles de José Maria Salido. Madrid : Akal, 2008.
- JORLAND, G. **Une société à soigner** : hygiène et salubrité publiques en France au XIX^{ème} siècle. Paris : Gallimard, 2010.
- LEBRETON, J-C. *et alii*. **Ville et société, Paris au XIX^e siècle**. Paris: Archives nationales/CRDP de Paris/Documentation Française, 1978.
- LOYER, F. **Paris XIX^e siècle** : l'immeuble et la rue. Paris : Hazan, 1987.
- MARCHAND, B. **Paris, histoire d'une ville (XIX^e-XX^e siècle)**. Paris : Seuil, 1993.
- MARX, K. **O 18 Brumário de Luís Bonaparte**. (1852). 2^a ed. Trad. revista por Leandro Konder. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1974.
- MIGNOT, C. **L'architecture au XIX^e siècle**. Fribourg (Suisse) : Office du livre, 1983.
- PANERAI, P. et alii. **Formes urbaines** : de l'îlot à la barre. (1997). Paris : Parenthèses, 2004.

PICON, A. Racionalização técnica e utopia: a gênese da haussmannização. In: SALGUEIRO, H. A. (Org.). **Cidades capitais do século XIX**. São Paulo: Edta. da USP, 2001.

POIRIER, J.; SALAÜN, F. **Médecin ou malade?** La Médecine en France au XIX^{ème} et XX^{ème} siècles. Paris : Masson, 2001.

RAGON, M. **Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes**. Tome I : Idéologies et pionniers (1800-1910). Tournai (Belgique) : Casterman, 1971.

SARAZIN, J.-Y. et alii. **Rêves de capitale**: Paris et ses plans d'embellissement. Paris : Bibliothèque nationale de France, 2002. **Cahiers d'une exposition**, n° 42.

SCHMITT, V. C. S. **Littérature et histoire des sciences** : la médecine dans trois romans français du XIX^{ème} siècle. 2012. 431 f. Tese (Doutorado em Literatura; orientador: Robert Ponge)-Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS, 2012.

SEGRE, R. **Historia de la arquitectura y del urbanismo**. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1985.

VAREJKA, P. **Paris, une histoire en images**. Paris : Parigramme, 2007.

WILHELM, J. **Paris au cours des siècles**. Paris : Hachette, 1961.

ZOLA, É. **La Curée. (1871)**. Paris : Gallimard, coll. "Folio", 2008.

_____. **Le Ventre de Paris. (1873)**. Paris : Charpentier, 1918.

_____. **Au bonheur des dames. (1883)**. Paris: Pocket, coll. "Classiques Pocket", 1998.