



Ares que nos assolam, doenças que nos matam: respostas e reformas urbanas

Cibele Barbosa

Cristiano Borba

Um pouco de história

A fotografia, em seus diferentes suportes, inclusive, como o cartão postal, testemunhou processos de transformação da dimensão material das cidades no mundo. No Brasil, não foi diferente.



Cartão Postal. Arsenal da Marinha. Porto do Recife. 1905. Coleção Josebias Bandeira. Fundação Joaquim Nabuco.

O século XIX foi marcado por reformas urbanas referenciais para a modernidade ocidental, muitas delas se estendendo até mesmo para inícios do século XX. As retóricas progressistas, científicas e higienistas permearam a redefinição de traçados



urbanos e de novas modelagens de espaços, estruturando também novas formas de sociabilidade.

As ideias de novas cidades utópicas já permeavam a imaginação de políticos e pensadores desde o Renascimento, mas as condições favoráveis para a implantação em situações reais foram aparecer mais tardiamente, com sistemas políticos que buscavam se distinguir do absolutismo precedente - em Viena, no final do século XVIII; na Paris de Napoleão III, por meio do plano de Haussmann; em Barcelona, com o plano de Cerdà; dentre outros.

Em comum, além de um rigor geométrico muito mais nítido do que se via nos traçados espontaneamente definidos nas cidades tradicionais, a lógica subjacente era de classificação e controle dos sujeitos, servindo tanto à questões de saúde, como de segurança, pois o medo dos miasmas era também um medo de uma sociedade potencialmente insurgente.

Poucas décadas antes, na Inglaterra, Jeremy Bentham havia lançado seu mais famoso texto, descrevendo um dispositivo espacial de vigilância batizado de Panóptico, em que apenas a (cons)ciência de poder ser vigiado e analisado já seria suficiente para imprimir o controle de dada instituição sobre os seus subordinados, fossem eles prisioneiros ou pacientes; alunos ou operários.

No Novo Mundo, principalmente nas cidades da América, os planos de Nova Iorque e Buenos Aires - e de Belo Horizonte, por exemplo, - elevaram o rigor geométrico ao patamar de “solução universal” para novas cidades.

Já em cidades como Recife, cuja história de ocupação do espaço tem suas origens desde os primórdios da ocupação portuguesa, muitas foram as fases de construção, demolição e reconstrução. As constantes epidemias de varíola, tuberculose, febre amarela e outras doenças somadas ao incremento populacional das cidades, conduziram médicos, engenheiros, sanitaristas e gestores a adotar preceitos higienistas e urbanistas então em voga na Europa, no século XIX e primeira metade do século XX.

Na esteira das reformas de Haussmann em Paris e das reformas do prefeito Pereira Passos, no Rio de Janeiro, a cidade do Recife foi palco de uma série de reformas urbanas que visavam modernizar o porto, aumentar as vias e instaurar um sistema sanitário, ao passo que destruía habitações consideradas insalubres. No caso do porto e do bairro do Recife, as reformas foram iniciadas em 1909. A administração das obras



ficou inicialmente sob responsabilidade da “Société de Construction du Port de Pernambouc”, de Edmund Bartissol e Demétrio Nunes Ribeiro. As obras foram capitaneadas pelos engenheiros Alfredo Lisboa e Saturnino de Brito, este responsável pelas obras de saneamento. Iniciadas, as reformas afetaram a estrutura labiríntica da cidade marcada por travessas, becos e outros espaços onde sobrados se apertavam.



Francisco du Bocage (autor). Construção do Dique do Nogueira. 1910. Coleção Benício Dias. Fundação Joaquim Nabuco.

O patrimônio também não foi poupado. Durante as demolições, - que foram captadas pelas lentes do fotógrafo Francisco du Bocage (1860-1919), - foram destruídas a Matriz do Corpo Santo e o Arco da Conceição. Em meio aos escombros, trabalhadores insatisfeitos se rebelavam pelos salários atrasados, enquanto epidemias, furtos e carestia dos aluguéis tomavam conta da cidade.



Francisco du Bocage (provável autor). Demolição do bairro do Recife. 1913. Coleção Benício Dias. Fundação Joaquim Nabuco.

O modelo higienista incidia também sobre hábitos e costumes. Famílias pobres, trabalhadoras do sexo, pessoas desempregadas, todos rotulados de “vadios” ou



“vagabundos”, eram responsabilizados por abrigarem espaços de vício e insalubridade, sob uma lógica, comum à época, de se imputar aos mais vulneráveis ou aos mais precarizados, os males que afligiam a saúde “física e moral” da população.

Os primeiros anos da República, no país, foram palco de vários projetos de nação; alguns visivelmente marcados pelo recorte biologizante, que classificava os indivíduos em tipos racializados; outros mais sociais, como os de muitos médicos sanitaristas, que entendiam que era necessário melhorar as condições de vida das populações pobres e que os problemas não estavam na fisiologia, mas na precariedade social. De toda forma, prevaleceram projetos, na maior parte, excludentes, os quais criavam fossos espaciais entre a cidade para os olhos das elites nacionais e internacionais, e a cidade dos “indesejáveis”, das chamadas “classes perigosas”, aqueles que ficaram de fora das melhorias urbanas e sanitárias, e, portanto, vítimas preferenciais dos vírus e das bactérias, aqueles que usaram os escombros das reformas urbanas para construir seus mocambos e casebres periféricos vigiados e supervisionados pelas inspetorias de higiene e de polícia.



Manoel Tondella (autor). Casebres.1905. Coleção Manoel Tondella. Fundação Joaquim Nabuco.



Velhos medos, novas respostas?

Nos anos seguintes do século XX, principalmente na efervescência das ideias do período entreguerras, os arquitetos dos movimentos modernistas escreviam seus corolários sobre a estrita separação de funções de uma cidade: habitar, trabalhar, circular e divertir-se, associada a um formalismo ainda mais expressivo, uma intenção que viria a encontrar seu apogeu em raros e memoráveis projetos de cidades completamente novas, como o de Brasília.

Hoje, salvo algumas exceções, não vivemos mais em um mundo em que parece sustentável a construção de novas cidades, muito menos a destruição, seguida de substituições massivas de localidades ou bairros.

Sendo as grandes reformas um processo extremo, a tendência é de que as eventuais novas estruturas sejam destinadas, exclusivamente, a uma parcela limitada da sociedade, aquela que formalmente é reconhecida ou que pode pagar para ocupar os novos espaços, naquele específico momento de construção. Para os demais, tendem a sobrar somente as bordas, os interstícios ou qualquer resto de terreno menos desejável pelos projetistas.

Hoje, sabe-se que muitos desses projetos de transformação, e de suposto desenvolvimento, terminaram por constituir, pelo menos, duas cidades paralelas, contrastantes e distintas, mesmo quando circunscritas ao mesmo território político municipal. Uma, existe e funciona de modo formal, legal e central; outra, está material e visivelmente presente, mas nem sempre é formalmente reconhecida, ainda que, várias vezes, seja tida como ilegal, marginal e periférica, onde nenhum dos princípios de planejamento e controle são realmente aplicáveis.

Lastreadas tanto por princípios teórico-conceituais de desenho urbano, como pelo bom senso da economia, as tendências atuais são pelos ajustes do que já é existente, com foco, principalmente, na adequação de espaços públicos e na maior eficiência dos meios de transporte.

Diante desse conjunto de experiências e evidências historicamente incorporadas ao pensamento urbanístico, pode-se afirmar, com boa margem de segurança, que as transformações nas cidades contemporâneas não serão iguais às das cidades modernas no século XIX - não haverá destruição da cidade formal, nem substituições massivas e visíveis.



As mudanças serão mais sutis, serão ajustes de espaço público, mais separação, mais espaço nos espaços de compartilhamento e convivência, mais direito à distância social entre os sujeitos.

Por outro lado, enquanto no século XIX era necessário que o controle se impusesse física e espacialmente - e daí o sentido do Panóptico - hoje, os dispositivos são outros, e que dependem menos do espaço. Tecnologias permitem a medição de temperatura por imagem, todas as pessoas carregam aplicativos geolocalizados nos seus bolsos e drones comandados por joysticks podem entrar pelas nossas janelas quando menos esperarmos. Há sempre a possibilidade de um controle remoto, enquanto tudo indica que não haverá destruição; mas, sim, infiltração de captura de dados e um eficiente monitoramento de pessoas.

Então, permanecendo a materialidade da cidade oficial, o que sobra como passível de intervenção é, justamente, a sua irmã siamesa, mas não gêmea. Assim, o risco do uso de tratores e retroescavadeiras está na construção de um discurso higienista exclusivo para a cidade informal e periférica, onde o controle remoto é mais difícil, porém, podem surgir intenções de aplicação de um controle panóptico mais tradicional, material e corpóreo.

Afinal, o medo é da contaminação ou de uma sociedade insurgente?

A pergunta que foi feita para o século XIX se manterá para o século XXI?

Referências bibliográficas

HALL, Peter. Cities Of Tomorrow: an Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century. Oxford; New York: Blackwell, 1988.

GLAESER Edward L. Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier. New York: Penguin Press, 2011.

DUARTE, Jônatas Lins. Modernização do porto e do bairro do Recife : impactos causados pelas obras na população da freguesia (1909-1914). Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em História. 2018.

LUBAMBO, Cátia Wanderley. Bairro do Recife: entre o Corpo Santo e o Marco Zero. Recife: CEPE/Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1991.



Os autores



Cibele Barbosa é Doutora em História pela Universidade Paris IV/Sorbonne e pesquisadora da Fundação Joaquim Nabuco. Atualmente coordena o Projeto Trocas Atlânticas.



Cristiano Borba é Doutor em Desenvolvimento Urbano pela Universidade Federal de Pernambuco e Analista em Ciência e Tecnologia na Fundação Joaquim Nabuco.