

FLAVIA RIBEIRO BOTECHIA

A

**LONGE-
VIDADE**

DA

**FORMA
URBANA**

FLAVIA RIBEIRO BOTECHIA

A

**LONGE-
VIDADE**

DA

**FORMA
URBANA**

 **EDUFES**

Vitória, 2024



**Universidade Federal
do Espírito Santo**



EDUFES
EDITORA

Editora Universitária – Edufes

Filiada à Associação Brasileira
das Editoras Universitárias (Abeu)

Av. Fernando Ferrari, 514
Campus de Goiabeiras
Vitória – ES · Brasil
CEP 29075-910

+55 (27) 4009-7852
edufes@ufes.br
www.edufes.ufes.br

Reitor

Paulo Sergio de Paula Vargas

Vice-reitor

Roney Pignaton da Silva

Chefe de Gabinete

Aureo Banhos dos Santos

Diretor da Edufes

Wilberth Salgueiro

Conselho Editorial

Ananias Francisco Dias Junior, Eliana Zandonade, Eneida Maria Souza Mendonça, Fabricia Benda de Oliveira, Fátima Maria Silva, Gleice Pereira, Graziela Baptista Vidaurre, José André Lourenço, Marcelo Eduardo Vieira Segatto, Margarete Sacht Góes, Rogério Borges de Oliveira, Rosana Suemi Tokumaru, Sandra Soares Della Fonte

Secretaria do Conselho Editorial

Douglas Salomão

Administrativo

Josias Bravim, Washington Romão dos Santos

Seção de Edição e Revisão de Textos

Fernanda Scopel, George Vianna,
Jussara Rodrigues, Roberta Estefânia Soares

Seção de Design

Ana Elisa Poubel, Juliana Braga,
Samira Bolonha Gomes, Willi Piske Jr.

Seção de Livraria e Comercialização

Adriani Raimondi, Ana Paula de Souza Rubim,
Dominique Piazzarollo, Marcos de Alarcão,
Maria Augusta Postinghel



Este trabalho atende às determinações do Repositório Institucional do Sistema Integrado de Bibliotecas da Ufes e está licenciado sob a Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.

Para ver uma cópia desta licença, visite <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

Preparação de texto

Daniela Rodrigues

Projeto gráfico, diagramação e capa

Juliana Braga

Mapas de início de capítulo

Flavia Botechia

Revisão de texto

Fernanda Scopel

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)
(Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo, ES, Brasil)

B748l Botechia, Flavia Ribeiro.
A longevidade da forma urbana [recurso eletrônico] / Flavia Ribeiro Botechia. - Dados eletrônicos. - Vitória, ES : Edufes, 2024.
224 p. : il ; 21 cm.

Inclui bibliografia.
ISBN: 978-85-7772-565-6
Modo de acesso: <https://repositorio.ufes.br/handle/10/774>

1. Persistência. 2. Espaços públicos. 3. Crescimento urbano.
4. Urbanização. I. Botechia, Flavia Ribeiro. II. Título.

CDU: 72

Elaborado por Ana Paula de Souza Rubim – CRB-6 ES-000998/O

Esta obra foi composta com as famílias tipográficas
Crimson Text e Rubik.

SUMÁRIO

Prefácio.....	7
Apresentação.....	9
Morfologia urbana	13
Definições	15
Os estudos sobre a forma urbana.....	19
A longevidade dos elementos da forma urbana	43
O traçado urbano.....	46
Processos morfológicos	49
Estudos práticos: a persistência do elemento público	69
Sobre a estratégia metodológica.....	85
Conjunto I – Imagens evocativas de Marey-Balla-Carroll.....	87
Conjunto II – Sistema de análise.....	90
Conjunto III – Procedimentos para a abordagem do objeto empírico.....	94
Persistências materiais do Eixo Maruípe	105
Estradas na ilha durante a República	107
Estradas interprovinciais.....	134
Caminhos terrestres na capitania do Espírito Santo	161

De que tempo é este lugar?.....	175
De que tempo é o Eixo Maruípe?	185
Considerações finais.....	189
Referências	193
Índice remissivo.....	221

PREFÁCIO

A morfologia urbana brasileira vive um período de extrema vitalidade. A uma primeira geração, que começa a sua investigação morfológica nos anos 1960 e 1970 (incluindo Frederico de Holanda, Rómulo Krafta, Silvio Macedo e Staël Pereira Costa) e a uma segunda geração, que desenvolve a sua pesquisa sobre a forma física da cidade a partir das duas últimas décadas do século XX (trabalhando em centros de investigação num contexto institucional cada vez mais diversificado, desde a Universidade Federal do Pará à Universidade Federal de Pelotas), junta-se agora um conjunto de jovens investigadores que concluíram a sua graduação na viragem para o século XXI¹. Um desses investigadores é Flavia Botechia.

No âmbito institucional, Botechia tem colaborado com Eneida Mendonça no conjunto de iniciativas que tornaram a cidade de Vitória num dinâmico centro de investigação morfológica. Essas iniciativas tiveram como momento alto a organização da sexta conferência anual da Rede Lusófona de Morfologia Urbana (Portuguese-language Network of Urban Morphology – PNUM), em 2017. No entanto, mais do que uma conferência, o PNUM de Vitória foi visto por Eneida Mendonça, Flávia Botechia e seus colegas como uma oportunidade estratégica de dinamização do estudo da forma urbana em Vitória e no Espírito Santo, incluindo um conjunto de cursos e *workshops* nos anos imediatamente antes e depois da conferência (para

1 OLIVEIRA, Vítor; ZAITTER, Bruno. Uma introdução ao estudo da forma urbana no Brasil. **Urbe**: revista brasileira de gestão urbana, Curitiba, v. 12, 2020.

os quais foi fundamental a experiência de Botechia como estudante no primeiro *workshop* do PNUM, realizado no Porto em 2015), bem como o desenvolvimento de uma série de pesquisas de mestrado e doutorado. Mais do que um evento singular, tratou-se de um processo bem-sucedido.

No âmbito substantivo destacaria sua tese, *A forma indelével: estudos morfológicos sobre a persistência elementar em Maruípe*, que suporta este livro. Durante a elaboração da tese, tive o prazer de acompanhar duas estadias de Botechia na cidade do Porto, em 2015 e 2016, e de arguir as duas provas públicas que integram esse processo. Na tese, como no livro, estão presentes as características fundamentais do trabalho de Botechia – dedicação, qualidade e rigor.

O livro estrutura-se em três partes. Na primeira e segunda parte, Botechia organiza o conhecimento morfológico, desde uma sistematização mais geral em torno das abordagens dominantes nesta área do conhecimento (incluindo uma parte dedicada ao contexto brasileiro) até uma revisão mais específica centrada no tema fundamental da tese – a persistência do “plano” ao longo do tempo – com claras influências de Pierre Lavedan e Michael Robert Günter Conzen. Na terceira parte, Botechia apresenta-nos o contributo fundamental do livro, a sua estratégia metodológica assente em três diferentes partes – imagens invocativas (provenientes do campo das artes), um sistema de análise e um conjunto de procedimentos para a abordagem do objeto empírico, ilustrados no Eixo Maruípe, em Vitória (incluindo desde a definição do objeto empírico e a investigação em fontes primárias até a georreferenciação e redesenho da cartografia).

A mensagem do livro é simples, mas estruturante. As formas urbanas são a concretização de um modo de vida de uma sociedade num determinado período. Algumas dessas formas (as ruas, as praças e os jardins; os quarteirões e as parcelas; a posição bidimensional que os edifícios vão assumir no interior da parcela e em relação à rua) têm uma maior permanência no tempo do que outras. Paradoxalmente, as mais permanentes são as menos visíveis, são as que se traduzem no desenho do chão. Compreender o passado e projetar o futuro da forma física da cidade tem de começar por analisar e por desenhar essas “formas permanentes” que Flavia Botechia caracteriza neste livro.

Prof. Dr. Vitor Oliveira
Porto, 30 de outubro de 2020

APRESENTAÇÃO

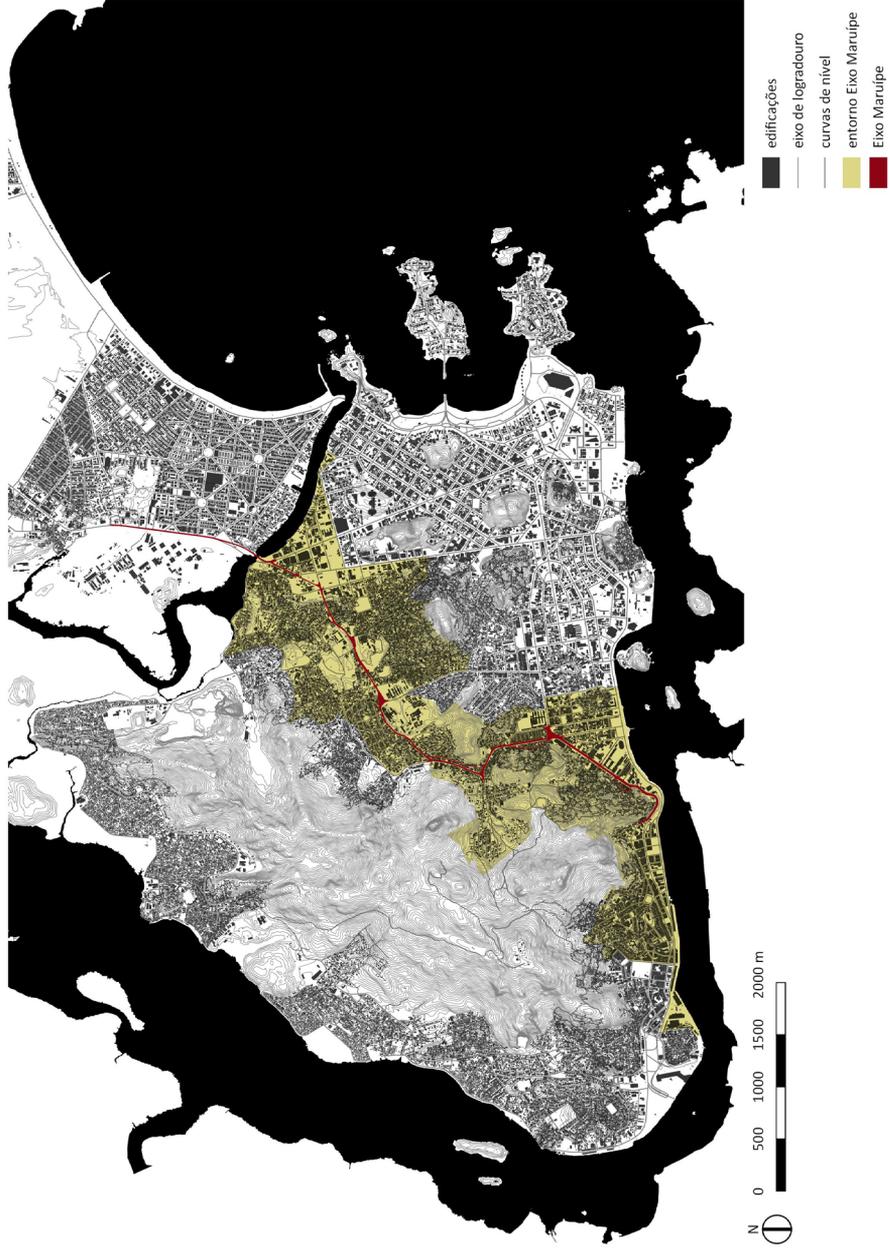
Este texto deriva da tese de doutorado *A forma indelével: estudos morfológicos sobre a persistência elementar em Maruípe*, desenvolvida entre os anos de 2014 e 2017 na Universidade Presbiteriana Mackenzie de São Paulo e orientada pela professora doutora Maria Isabel Villac.

Naquele momento a hipótese de trabalho amparava-se na verificação da duração e, portanto, da longevidade da forma urbana. Tendo como referência o trabalho de diversos autores brasileiros e estrangeiros, entendeu-se que a forma urbana é composta por distintos elementos – rua, lote, edificação – que, embora amalgamados e intrincados, têm ciclos de vida diferentes, alguns mais longos e outros mais curtos. Na longa duração, são as ruas os elementos mais persistentes.

Ao se deter sobre o estudo das cidades, há mais a ser tratado do que as transformações lineares e sucessivas no tempo. Concomitantemente às mudanças que agem sobre o suporte físico, ocorrem outros processos que devem ser considerados numa pesquisa sobre a forma urbana. A perspectiva da investigação sobre as transformações físicas, sozinha, não abrange toda a complexidade da metamorfose formal.

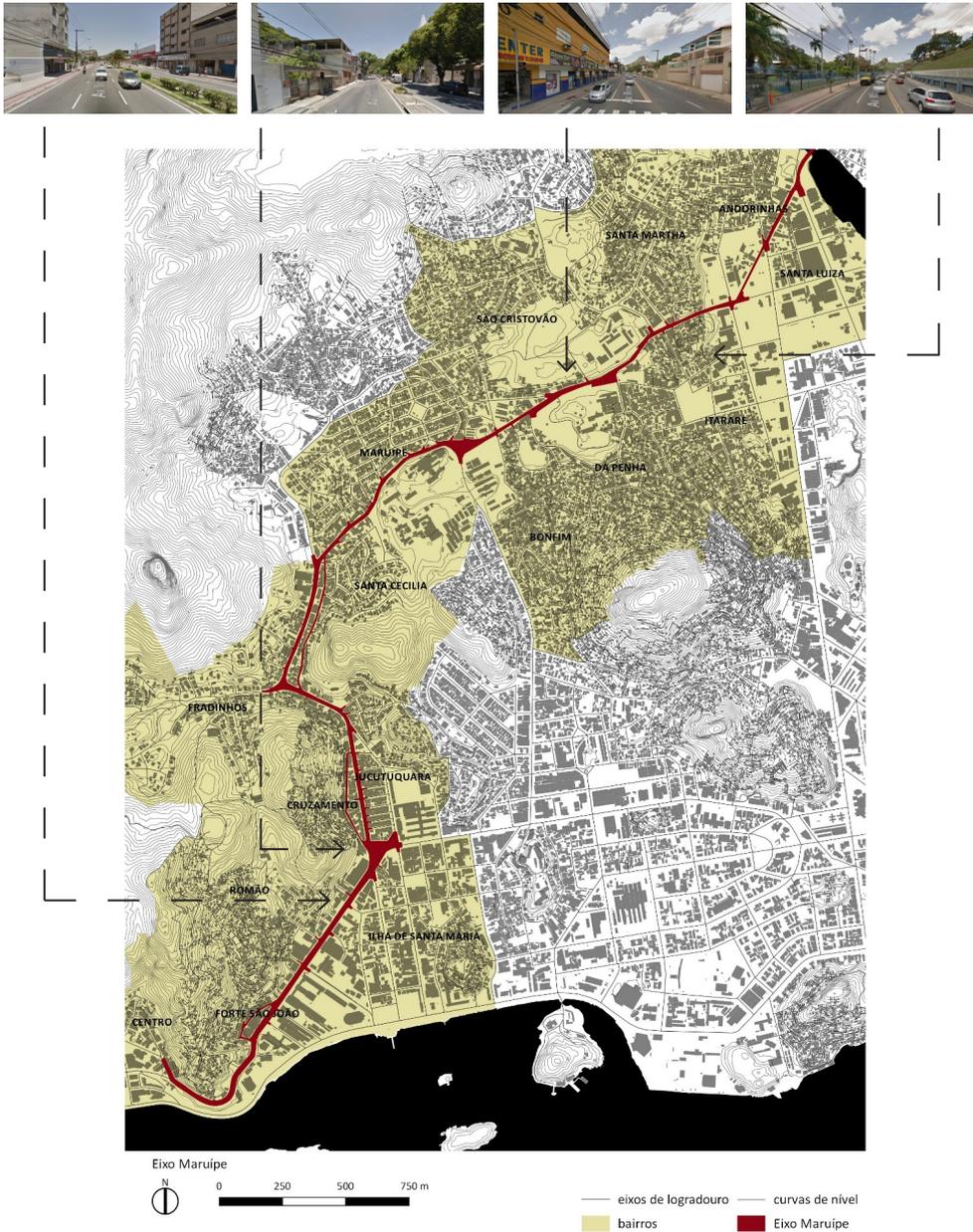
Como objeto empírico de verificação da hipótese, desenvolveu-se uma investigação sobre um eixo viário localizado na cidade de Vitória (Espírito Santo, Brasil) e denominado por Eixo Maruípe, conjunto composto pelas avenidas Vitória, Paulino Muller, Maruípe e pela Rua Dona Maria Rosa (figuras 1 e 2).

Figura 1 – Mapa do município de Vitória com identificação do Eixo Maruípe



Fonte: Elaboração própria a partir de *shapes* fornecidos pela Prefeitura de Vitória.

Figura 2 – Fluxograma do Eixo Maruípe



Fonte: Elaboração própria a partir de *shapes* fornecidos pela Prefeitura de Vitória e imagens de Google Earth (2017).

De que tempo é o Eixo Maruípe? Essa forma material veio do passado, atravessou as camadas do tempo e continuou. Seu tempo é o presente, um presente complexo com várias camadas sobrepostas, origens intrincadas, uma montagem heterogênea formada por anacronismos.

Em 2018, por meio do Edital Funcultura da Secretaria de Cultura do Governo do Estado do Espírito Santo, foi possível publicar a pesquisa empírica realizada especificamente no capítulo “Persistências materiais do Eixo Maruípe”. Neste momento, tivemos uma nova oportunidade de publicar o conjunto de capítulos da tese com ênfase ao conteúdo da fundamentação teórica e metodológica, destacando e disseminando a importância dos estudos morfológicos para compreensão da metamorfose das cidades.

Meus sinceros agradecimentos à Editora Universitária – Edufes, aos professores doutores Maria Isabel Villac e Vitor Oliveira e ao apoio institucional do MackPesquisa, da Prefeitura Municipal de Vitória e do Fundo de Apoio à Ciência e Tecnologia (Facitec) durante a realização da pesquisa de doutoramento desenvolvida na Universidade Presbiteriana Mackenzie de São Paulo.

MORFOLOGIA URBANA



Não existe uma maneira rápida e fácil de se apropriar do passado. Caminhar por um centro histórico, esboçá-lo e pensar sobre ele é instrutivo de forma direta. É o primeiro e indispensável passo. Mas não nos dirá o que realmente aconteceu até que nos voltemos para os arquivos, os livros de história, os mapas antigos – até reunirmos todas as evidências, algumas delas muitas vezes contraditórias, que ajudarão a explicar como um determinado centro de uma cidade adquiriu a aparência que tem. É nesse tipo de evidência que este livro se apoia para conduzir sua análise da forma urbana.

Spiro Kostof (2009, p. 10, tradução nossa)

A morfologia urbana é um campo teórico entendido como

o estudo da forma construída das cidades, e pretende explicar a distribuição, composição espacial das estruturas urbanas e espaços livres, suas características materiais e significados simbólicos à luz das forças que as criaram, expandiram, diversificaram e as transformaram (CONZEN, 2004, tradução nossa).

Ela se encontra, portanto, ligada às disciplinas da arquitetura, urbanismo, história e geografia. Trata-se do espaço “como coisa construída” (CHOAY, 1986) e do processo de urbanização para explicar a “produção da forma, mas não como objeto de estudos” (LAMAS, 2011).

Num olhar retrospectivo, o interesse primário pela materialidade aqui explicitada e que motiva os estudos realizados decorre da observação e vivência de uma cidade, Vitória (ES), e de uma pergunta (quase) banal: *de que tempo é esse lugar?* Procurando essa resposta, o objetivo deste livro é identificar o elemento morfológico de maior persistência no tempo, a partir da análise de um objeto empírico.

O estudo desenvolvido não se associa às análises de caráter imagético, subjetivo, compreendidas pelo campo de estudos da percepção urbana, de memória ou sentidos de pertencimento. O livro trabalha com o universo da métrica, da forma ordinária, atingindo uma condução o mais objetiva possível, reconhecendo, entretanto, que sempre haverá uma parcela subjetiva, um filtro que age sobre as escolhas e a criatividade do pesquisador. Assim, seu objetivo é apresentar uma sistematização de leituras sobre o panorama da pesquisa em morfologia urbana, tendo como principais referências as genealogias propostas por Gilliland e Gauthier (2006), Kropf (2009) e Moudon (1986, 1997, 2003).

Para atingir esse objetivo, este primeiro capítulo foi dividido em duas partes. Inicialmente, elaboraram-se algumas definições e uma introdução ao contexto de surgimento dos estudos acadêmicos sobre a forma urbana. Na segunda parte, foi apresentada uma genealogia das principais escolas e abordagens morfológicas dominantes, que datam da segunda metade do século XX, de acordo com Kropf (2009), Moudon (1986, 1997) e Oliveira (2013), na tentativa de entender o reflexo dessas escolas na pesquisa brasileira.

Definições

Em *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Merlin e Choay (2010) identificaram que o interesse pela forma urbana não é recente, nem assunto de uma única linguagem ou cultura específicas. Os autores observam o caráter interdisciplinar na interseção de áreas de conhecimento, como arquitetura, planejamento urbano, geografia, sociologia e história.

Somente a partir de meados do século XX os teóricos começaram a recuperar a dimensão da cidade e de seus elementos como artefatos formais passíveis de análises e projetos. De acordo com alguns deles, como Frampton (1997), Montaner (2001), Nesbitt e Pereira (2006), a partir desse período, em contraponto ao cenário modernista que pregava o “paradigma da máquina” como transformador das cidades e edifícios, difundiu-se, de modo mais generalizado entre urbanistas e sociólogos, a defesa pela vida cotidiana, a mescla de usos e a “escala das necessidades humanas”. A fragilização do paradigma modernista ocasionou, inicialmente na Europa, grande influência das ciências do homem – sociologia, antropologia, psicologia – na reflexão e produção urbanística, com uma crescente sensibilidade pelas culturas locais e por formas de legitimação das pessoas, da arquitetura do lugar e do sentido do comum.

Pela primeira vez após as guerras mundiais, uma parte da intelectualidade dominante começou a aceitar o relativismo cultural e antropológico, criando-se as bases para um novo discurso sobre a dimensão artística e estética da cidade. Além disso, estruturou-se a morfologia urbana como campo teórico-metodológico de estudos, tendo como pressuposto básico o fato de que a cidade pode ser lida e analisada pela sua forma física ordinária (MOUDON, 1997), enquadrando três princípios:

- a. a forma é definida por três elementos físicos (edifícios, parcelas e ruas);
- b. a forma pode ser lida em quatro diferentes níveis (parcela, rua, cidade e região);
- c. a forma só pode ser entendida historicamente se os elementos da qual deriva se transformarem continuamente e houver sobreposição.

O termo morfologia foi originalmente utilizado na biologia, segundo o *Oxford English Dictionary*, referindo-se ao ramo de estudos sobre a forma dos organismos vivos e suas partes, tendo sido Johann Wolfgang von Goethe indicado como aquele

que cunhou esse termo. Na obra *Metamorfose das plantas*, de 1790, Goethe (1996) usou o termo morfologia para designar “a ciência que lida com as essências da forma”. A primeira utilização dessa palavra em língua inglesa foi em 1885, para indicar a história da variação na forma em um contexto de coleção de moedas. Hoje, encontra-se o termo sendo usado nas ciências como estudo da forma, estrutura ou arranjo de um organismo, células, minerais ou relevo; na linguística, designa uma linha de investigação sobre a estrutura, forma ou variação de uma ou mais palavras.

No campo da arquitetura, história e geografia, a associação dos termos morfologia e urbano foi atribuída a geógrafos alemães e ingleses, interessados em identificar as razões para a localização das cidades, na passagem do século XIX ao XX. Segundo Oliveira e Monteiro (2014), durante as primeiras décadas do século XX, os geógrafos alemães foram os pioneiros em publicar estudos sobre a forma urbana. Desde então, a morfologia urbana vem se consolidando como disciplina, principalmente a partir dos estudos europeus, como o:

[...] estudo da forma do meio urbano nas suas partes físicas exteriores, ou elementos morfológicos, e na sua produção e transformação no tempo. Todavia, é necessário sublinhar que um estudo morfológico não se ocupa do processo de urbanização, quer dizer, do conjunto de fenômenos sociais, econômicos e outros, motores da urbanização. Estes convergem na morfologia como explicação da produção da forma, mas não como objeto de estudo (LAMAS, 2011, p. 38).

Como já visto, para Conzen (2004, p. 44, tradução nossa), morfologia urbana é o

[...] estudo da forma construída das cidades, e pretende explicar a distribuição, composição espacial das estruturas urbanas e espaços livres, suas características materiais e significados simbólicos à luz das forças que as criaram, expandiram, diversificaram e as transformaram.

Segundo Anne Vernez Moudon (1997, p. 3), o mesmo conceito se refere a “um campo de estudos que considera a cidade como habitat humano e onde se pode analisar a evolução da cidade dos anos de formação às transformações subsequentes, identificando e dissecando seus componentes”. Na organização do

glossário sobre os termos técnicos em inglês utilizados nas pesquisas de morfologia urbana, Peter Larkham e Andrew Jones, baseados principalmente na obra de Conzen e no *Dicionário Oxford*, indicaram que morfologia se refere ao estudo do tecido físico (ou construído) da forma urbana, das pessoas e dos processos que o moldaram (Glossário Isuf)².

Carlos Dias Coelho (2013, p. 10) refletiu sobre a importância do estudo da forma urbana não somente para compreender a cidade, mas para “conviver pacificamente com o facto da cidade construída ser mais resistente do que os utilizadores e as práticas a que é sujeita”. O autor destaca, desse modo, o fator tempo como dimensão de análise e a morfologia urbana como “estudo sistemático da forma da cidade”.

Marshall e Çaliskan (2011) afirmam que morfologia urbana pode ser entendida como a ciência da forma e estrutura urbana. Os autores recolheram algumas definições de morfologia urbana, apresentadas no Quadro 1, e verificaram, a partir dessa sistematização, que os estudos morfológicos envolvem, além da análise do tecido urbano físico, a compreensão e explicação das mudanças físicas no tempo e dos processos de formação (morfogênese).

2 O International Seminar on Urban Form (Isuf) foi criado em 1994 para ser uma plataforma comum de troca entre pesquisadores e profissionais do mundo inteiro com interesse pela pesquisa em morfologia urbana, incluindo arquitetos, geógrafos, historiadores, sociólogos e planejadores.

Quadro 1 – Seleção de definições de morfologia urbana

Definição		Fonte
Geral	O estudo da forma urbana.	Cowan (2005)
	A ciência da forma ou de vários fatores que governam e influenciam a forma.	Lozano (1990)
	O estudo do tecido físico (ou construído) da forma urbana e das pessoas e processos que o moldam.	Urban Morphology Research Group (1990)
	Morfologia significa literalmente “conjunto de saberes sobre a forma”, ou conhecimento da forma [...]: qual é a essência dessa forma; aplica-se certa lógica na composição espacial, certos princípios estruturantes?	Meyer (2005)
Em relação ao objeto de estudo (forma urbana)	Uma abordagem para conceituar a complexidade da forma física. Compreender as complexidades físicas de várias escalas, de edifícios individuais, lotes, quarteirões e os padrões das ruas que compõem a estrutura das cidades nos ajuda a entender as formas pelas quais as cidades cresceram e se desenvolveram.	Larkham (2005)
	A morfologia urbana [...] não tem escopo meramente bidimensional. Pelo contrário, é pela especial importância que a terceira dimensão assume na cena urbana que muito da sua distinção e variedade surge.	Smailes (1955)
Em relação aos procedimentos e objetivos dos estudos	Um método de análise que é básico para descobrir princípios ou regras de desenho urbano.	Gebauer e Samuels (1981)
	O estudo da cidade como hábitat humano. Os morfólogos urbanos [...] analisam a evolução de uma cidade desde os seus anos de formação até as suas transformações subsequentes, identificando e dissecando as suas várias componentes.	Moudon (1997)
	Primeiro, há estudos que visam fornecer explicações ou desenvolver estruturas explicativas ou ambos (ou seja, contribuições cognitivas); e, em segundo lugar, existem estudos destinados a determinar as modalidades segundo as quais a cidade deve ser planejada ou construída no futuro (ou seja, contribuições normativas).	Gilliland e Gauthier (2006)

Fonte: Adaptado de Marshall e Çaliskan (2011, p. 412, tradução nossa).

Em termos de escala, Marshall e Çaliskan (2011) consideram que a morfologia urbana compreende uma amplitude de abrangência de conceitos, que vai desde o estudo do tecido urbano ao nível de edifícios, parcelas e ruas até o estudo de uma região metropolitana. Geralmente associado à atividade analítica, o estudo da forma urbana pode se aproximar de técnicas qualitativas, como os estudos sobre os tecidos urbanos elaborados por Muratori, Caniggia e Maffei, Moudon e Panerai e outros; ou quantitativas, como aquelas utilizadas por Benedikt, Hillier, Hanson, Batty e Marshall³.

A partir dessa seleção de definições, concluíram que há três princípios aplicativos da morfologia que a considera como: a) técnica de investigação ou explicação sobre “o que aconteceu”; b) ferramenta de diagnóstico sobre tipos de tecido urbano “bem-sucedidos ou malsucedidos”, o que poderia retroalimentar o processo de desenho urbano; c) meio de identificação de tipos ou elementos da forma urbana que poderiam ser utilizados como unidade de *design* (MARSHALL; ÇALISKAN, 2011).

Se, por um lado, verifica-se que há na literatura uma relativa aproximação no entendimento sobre o conceito de morfologia urbana como uma área de conhecimento referente ao estudo da forma (morfologia-objeto) ou aos meios que permitem seu conhecimento (teoria e análise morfológica), a mesma observação não ocorre quando se trata de como (e por que) se deve fazer um estudo sobre as formas urbanas. A variedade de métodos, noções, escalas e procedimentos identificados levou alguns autores a uma tentativa de sistematização e organização da produção existente, destacando as bases teóricas gerais.

Os estudos sobre a forma urbana

Anne Vernez Moudon (2003), ao identificar uma genealogia dos estudos sobre a forma urbana, partiu do entendimento de que eles compõem um campo específico de investigação subdividido em dois grandes grupos de conhecimento: um primeiro que trabalha sobre a cidade como ela é ou por que ela é (abordagem descritiva ou substantiva); e outro que aborda, predominantemente, aspectos sobre como a cidade

3 Bibliografia indicada por Marshall e Çaliskan (2011, p. 424-426).

poderia ou deveria ser (abordagem normativa ou prescritiva). Quanto a essas categorias, Moudon (2003, p. 362, tradução nossa) completa:

Dito mais concretamente, compreender uma cidade ou uma parte de uma cidade e projetá-la são duas coisas diferentes. Logicamente, é preciso entender do que as cidades são feitas, como elas se tornam o que são e como funcionam, o que elas significam para as pessoas, e assim por diante, a fim de planejar “boas” cidades. Até agora, a pesquisa mais utilizada no desenho urbano não só procura explicações sobre a cidade, mas também investe em avaliações e recomendações para o futuro desenho.

Com esse objetivo, a autora elaborou uma lista aberta⁴ com indicação de áreas de concentração correspondentes a esses dois grupos iniciais, porém com especificidades que as diferem segundo preocupações primárias e a natureza de tomada de decisão frente ao objeto em foco (neste caso, a cidade). Entre nove áreas listadas pela autora, aquelas em diálogo direto com este livro são denominadas *estudos tipológicos e morfológicos* e *história urbana*. Ambas estudam a cidade como objeto físico, material, passível de ser interpretado, segundo as formas construídas e os fenômenos que lhe deram origem.

Na área da história urbana, destacam-se autores como Morris, Poëte, Lavedan e Kostof. Em relação à área de concentração dos estudos tipológicos e morfológicos, a norte-americana Moudon adverte que é uma linha com longa tradição de pesquisas sobre as cidades, suas formas e os processos que as produzem. Nos Estados Unidos, são referência os trabalhos de George Baird e da própria Moudon. Na Europa, são identificadas como seminais as obras do alemão Conzen, dos italianos Saverio Muratori e Gianfranco Caniggia, dos franceses Jean Castex e Philippe Panerai, entre outros que serão posteriormente abordados. A identificação, numa perspectiva local ou global⁵, de uma genealogia dos autores especificamente

4 Por estrutura aberta, entende-se: em processo contínuo de construção e elaboração.

5 Na webpage do Isuf, há indicação de dezessete artigos sobre a história do estudo da forma urbana em diferentes países. Esses artigos sempre são intitulados de “The study of urban form in [...]”. São relevantes, para quem se interessa pelo panorama internacional, as redes de pesquisa regionais vinculadas ao Isuf, como a rede portuguesa, italiana, nórdica, chinesa, entre outras.

da área dos estudos tipológicos e morfológicos foi objetivo, por exemplo, de Moudon (1997), Gilliland e Gauthier (2006) e Kropf (2009).

Moudon (1997) recorreu a delimitações geopolíticas para identificar a existência de três escolas de estudos morfológicos. Em artigo publicado na revista *Urban Morphology* (referenciado em diversos trabalhos acadêmicos), a autora propôs uma organização dos autores precursores no campo disciplinar emergente e na formação de um legado, por meio da indicação de linhagem teórica de origem italiana, francesa e anglo-saxã. Em entrevista concedida a Rosaneli e Shach-Pinsly, Moudon (2009) assim se posiciona sobre a nomenclatura *escolas*:

Eu nomeei estes três grupos que se concentram na morfologia urbana como “escolas” porque eu não sabia como chamá-los. E em trabalhos de amplitude internacional você deve encontrar palavras que todos entendem e concordam – palavras que devem ser “internacionais o suficiente” para serem facilmente traduzidas em diferentes línguas. Assim, eu propus o termo “escola” em 1997, neste meu artigo. Num primeiro momento foi amplamente aceito pelo pessoal envolvido com estas pesquisas, mas depois acabou sendo questionado, muito em razão dos próprios membros entenderem que suas pesquisas exploravam o mesmo conjunto de questões teóricas e estruturas metodológicas. Para dizer a verdade, eu realmente não entendi por que o uso do termo foi questionado. O que eu sei é que desde então o termo “escola” tem sido empregado.

Para além do nome que se tenha dado, se escola, linha de investigação, grupo ou área, uma das contribuições desse artigo científico citado por Moudon parece ter sido o reconhecimento de dois autores europeus considerados precursores dessa modalidade de estudos, a saber, o geógrafo alemão Conzen e o professor arquiteto italiano Saverio Muratori. Depois desses pioneiros das décadas de 1950 e 1960 e de seus seguidores na Inglaterra e na Itália, disseminaram-se trabalhos em outros países, com maior força na França e na Península Ibérica. Se, na origem, os estudos morfológicos advinham de pesquisas acerca das pequenas cidades históricas com grande influência da geografia e da história, a partir de então a amplificação de leituras, intercâmbio de métodos e objetos de interesse é inegável.

Sem considerar *a priori* uma divisão geopolítica ou em torno dos precursores dos estudos da forma urbana, Gilliland e Gauthier (2006) reafirmam a necessidade

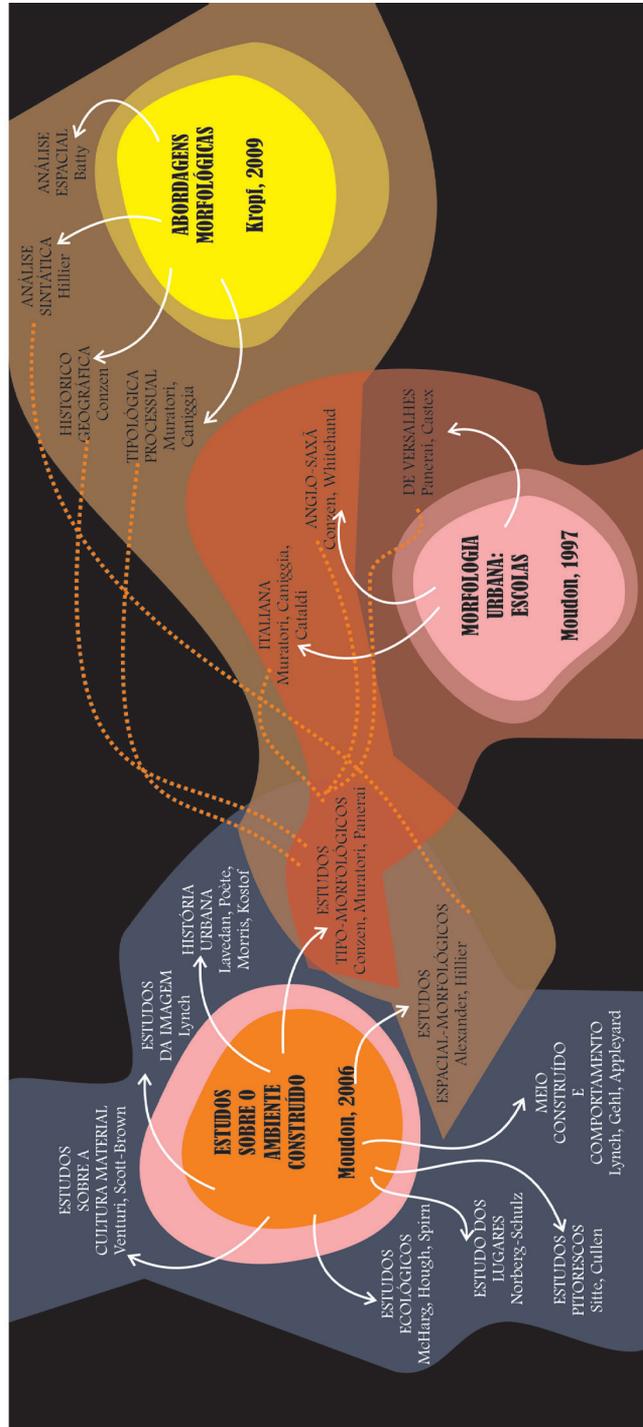
de organizar, para fins de entendimento, as teorias e métodos em morfologia urbana. Para isso, propuseram-se a mapear contribuições de estudos em forma urbana de acordo com perspectivas teóricas e epistemológicas, indicando tendências com pontos similares ou divergentes.

Os autores canadenses montaram um *grid* cartesiano para organizar as subdivisões das contribuições ao estudo da forma urbana: a) com caráter cognitivo e normativo; b) com aproximações internas e/ou externas. Por cognitivos, os autores denominaram os estudos que elaboram explicações sobre como a forma urbana é e, por normativo, como a forma deveria ser, considerando, neste segundo caso, a possibilidade de planejamento e crescimento futuros. Para Gilliland e Gauthier (2006), são cognitivos os trabalhos de Muratori, Castex e Panerai; e normativos, os estudos desenvolvidos por Kropf. Ainda assim, advertem que autores como Conzen e Caniggia não podem ser elencados em uma ou outra categoria, pois suas vastas obras percorrem caminhos de elaborar análises tanto descritivas quanto normativas sobre os estudos da forma e suas transformações.

Em 2009, o professor Karl Kropf, rompendo também com a proposta de divisão geopolítica, adotou outros critérios para organizar os autores dos estudos morfológicos. Assim, Kropf (2009, p. 107)⁶, segundo critérios de consistência, especificidade, generalidade, compreensão e coerência, identificou a existência de quatro abordagens morfológicas dominantes no cenário internacional: espacial-analítica, configuracional (*Space Syntax*), tipológico-processual e histórico-geográfica.

6 Para o autor, cada abordagem é caracterizada por dar atenção a recursos e relações com grau variado, mas, basicamente, há quatro tipos de elementos estudados (linha, área, espaço, módulo cheio e vazio) e sete tipos de relações entre os elementos (rede, *patchwork*, conjunto agregado, matriz celular, fractal, hierarquia e palimpsesto).

Figura 3 – Dados sobre as genealogias dos estudos morfológicos, com destaque para os enquadramentos deste livro



Fonte: Elaboração própria.

Entre as genealogias propostas (Figura 3), definiu-se como linha estruturante deste capítulo, pela superação dos limites geopolíticos citados e pela proposta apresentada, o texto de Karl Kropf (2009). Portanto, a partir deste ponto, adota-se a nomenclatura *abordagens morfológicas* para buscar entender diferenças e complementariedades entre os vários autores do campo emergente da morfologia urbana. Justifica-se esse detalhamento neste capítulo inicial do livro porque se acredita que dizer que se está desenvolvendo um estudo morfológico é muito abrangente; é preciso ser mais específico, pois cada grupo de autores utiliza métodos, escalas, objetivos, conceitos que lhes são próprios. Paralelamente à organização proposta, foram identificados outros autores e estudos morfológicos que, embora não estivessem na listagem fundamental apresentada, contribuíram para o entendimento do que é morfologia urbana, para que serve e como realizar um estudo morfológico. A proposta final que se apresenta é a seguinte: tomar o texto de Kropf (2009) como linha estruturante, mas não se limitar a ele. Para tanto, foram fundamentais as consultas de artigos sobre a história do estudo da forma em diferentes países e escolas publicados na revista *Urban Morphology*, além de outros artigos dessa mesma revista, bem como da revista do PNUM.

Outro aspecto importante do capítulo se refere a como ocorrem as análises morfológicas no Brasil. Segundo Pereira Costa (2007), embora no país seja restrita a publicação sobre essa temática e haja confusão entre os termos *estudos morfológicos* e *estudos urbanos*, há duas áreas de conhecimento que trabalham com a morfologia urbana: a geografia humana e a arquitetura e urbanismo. Com um quadro que recebe influências teóricas de autores estrangeiros, mas também cria as suas, Pereira Costa, Teixeira, Queiroga, Macedo e Antonucci, por exemplo, vêm demonstrando interesse em entender como as pesquisas em morfologia urbana têm se estruturado no contexto brasileiro. Resta saber como os autores brasileiros se enquadram nessa genealogia internacional. Haverá conexões entre a produção nacional e a internacional? A divisão geopolítica, novamente, não será imperativa no texto, mas fica outra questão: haverá uma perspectiva de estudos específica a ser identificada a partir da produção dos autores brasileiros?

As abordagens morfológicas

Por abordagem morfológica entende-se um conjunto consistente e coerente de noções, métodos e escalas que incidem sobre o desenvolvimento de um estudo morfológico. Sobre esta questão, Kropf (2009, p. 105, tradução nossa) argumenta:

Assim, se reconhecemos que os assentamentos humanos são diversos e multifacetados, não devemos nos deixar seduzir pelas atrações superficiais de um único ponto de vista. E reconhecer a vasta gama de métodos não deve colocar-nos em uma torre de Babel, surdos às vozes dos outros. Pelo contrário, deve colocar-nos na confluência de rotas que irradiam para as diferentes regiões do mundo. Isto é particularmente verdadeiro na abordagem morfológica, que, como originalmente concebida por Goethe, deveria ser um estudo independente que utiliza as descobertas de todas as outras ciências, coordenando-as sob o aspecto unificador da forma.

Com isso, é possível estudar a forma urbana destacando diferentes aspectos sobre: relações espaciais de características físicas, inter-relação entre ser humano e características físicas, fluxos de recursos naturais, relações temporais. No entanto, como também defende Oliveira (2016), essas diferenças não devem ser entendidas como barreiras intransponíveis; ao contrário, deve-se buscar a complementariedade entre elas quando se pretende fazer um estudo de tal natureza.

Abordagem tipológico-processual

Segundo afirmam Marzot (2002), Menghini (2002) e Montaner (2001), nos anos posteriores à Segunda Guerra Mundial, o panorama da produção da arquitetura na Itália era de “extrema complexidade” e com pulsantes debates, inclusive sobre como lidar com as preexistências. Num contexto de diversidade cultural, urbana e política, pesquisadores italianos, preocupados com o destino dos tecidos históricos e baseados na interpretação da cidade como artefato construído ao longo do tempo, começaram a conduzir uma reflexão sobre as relações entre arquitetura, urbano e as partes componentes. Entre os vários expoentes dessa época, Kropf (2009) identificou os estudos de Muratori, elaborados na década de 1960, e de Caniggia e Gian Luigi Maffei,

nos anos 1970 a 1990, como a base inicial do que ele denomina de abordagem tipológico-processual nos estudos sobre a forma urbana.

O governo italiano foi fundamental como um dos agentes produtores da forma: promoveu concursos públicos e convocou arquitetos (cerca de 17 mil profissionais) a propor soluções para o problema do déficit habitacional em diversas cidades, principalmente aquelas devastadas pelos bombardeios. Colocavam-se, assim, duas questões centrais no debate: como densificar áreas para moradia gerando emprego e como reconstruir o ambiente com os valores sociais e históricos preexistentes, além de defender a cidade como lugar coletivo? Essas perguntas, entre outras, geraram debates que não tiveram por desdobramento a consolidação de um pensamento único, mas a ascensão de protagonistas em torno de duas grandes cidades italianas, Roma e Milão, que, nesse período, representavam polaridades na produção teórica.

A partir da interpretação de que a história é um processo e a cidade é composta de partes, Muratori⁷ foi identificado como um dos principais arquitetos italianos a utilizar um método de pesquisa em morfologia urbana com ênfase nos aspectos tipológicos, empregando-o tanto em análises quanto em projetos, na escala da arquitetura e do urbanismo (MOUDON, 1997; KROPF, 2009). Com a importância dada ao edifício e ao processo formativo da cidade, Muratori escreveu os emblemáticos *Studi per una operante storia urbana di Venezia*, em 1960, e *Studi per una operante storia urbana di Roma*, em 1963; lecionou na cadeira de Composição Arquitetônica nas faculdades de Roma e Veneza; participou de diversos concursos promovidos pelo Estado, inclusive os do INA-Casa⁸; desenvolveu as noções de tipo, tecido, organismo e história operante. De seus estudos destacam-se três teoremas⁹:

7 A obra de Muratori não é uma referência unânime, há quem não a considere como o principal legado italiano sobre morfologia urbana. Pode-se afirmar que o cenário italiano da pesquisa sobre a forma urbana, principalmente a realizada na primeira metade do século XX, configurava-se um pouco mais complexo e espraçado. Menghini (2002) e Marzot (2002) estudam e detalham vários autores buscando sistematizar diferentes contribuições. Entre os expoentes nominiais identificados, alguns foram e são de grande influência nas pesquisas realizadas no Brasil, como Rossi, Aymonino, Tafuri e Gregotti.

8 Foi um programa do governo italiano, em meados do século XX, para a construção de edifícios residenciais públicos nos mais diversos lugares do país.

9 É com essa noção, proposta por Muratori, que este livro dialoga.

- a. o tipo construído é revelado no tecido urbano;
- b. o tecido urbano somente é revelado na relação com o todo da estrutura urbana;
- c. a estrutura urbana evolui no tempo, numa sucessão de respostas e expansões baseadas em estágios anteriores.

Com esses teoremas, os teóricos acreditam que Muratori se contrapõe à classificação proposta por Aldo Rossi (1966), em *L'architettura della città*, notadamente contemporânea aos estudos por ele desenvolvidos. Rossi argumenta que, numa área de estudos, a estrutura geral apresenta duas componentes: as áreas residenciais ordinárias que mudam e os elementos primários monumentais que permanecem. Diferentemente, Muratori compreende o urbano como um organismo vivo unitário formado por componentes em quatro escalas – edificação, tecidos, áreas urbanas e território –, entendendo que a estrutura urbana evolui no tempo em uma sucessão de reações e expansões baseadas em estágios anteriores, o que torna estas estruturas cíclicas (orgânicas, e não um episódio), sintéticas, implicativas (evolutiva, e não estática) e históricas.

Em *Studi per una operante storia urbana di Venezia*, Muratori (1960) estabeleceu uma relação entre tipo edifício e projeto e entre continuidade histórica e ambiente construído. Com uma interpretação de que as formas edilícias evoluem ao longo do tempo, o arquiteto elaborou argumentos para interpretar o tecido urbano como um sistema capaz de ligar arquitetura e cidade. Essa publicação tem quase 114 páginas (na edição que foi consultada, formatada nas dimensões 29 x 23 cm) e é composta por textos, cartografias (coloridas e em preto e branco) e fotografias. O texto se distribui em oito capítulos e conta com cartografias em diversas escalas, como 1:10.000 (que compreende toda a cidade) e 1:4.000 (referente aos setores urbanos), além de detalhamentos do processo de formação de 44 quarteirões em três fases: a fase I, séculos XI-XII; a fase II, século XIV; e a fase III, século XX.

Em *Studi per una operante storia urbana di Roma*, escrito por Muratori e outros (1963), o estudo morfológico da capital e maior cidade da Itália levou à identificação de outras complexidades, impossibilitando detalhar cada um de seus quarteirões. Apesar da mudança de escala, o entendimento das transformações formais ao longo do tempo e o método de estudos por fases continuam nessa segunda obra. O documento é composto por texto, mapas (coloridos e em preto e branco) apresentados na escala de 1:4.000, no formato de 42 x 59,4 cm, aproximadamente.

Entre 1969 e 1973, Muratori continuou sua atividade de pesquisador ambiocionando um alcance territorial ainda maior. Em *Studi per una operante storia urbana del territorio* (obra inconclusa devido ao falecimento do autor), o arquiteto enveredou-se por lidar com a escala da Itália, do continente europeu e do planeta. Desse trabalho ficou uma série de raciocínios (em torno de 259 desenhos feitos à mão e dezessete testes de impressão), constituindo um conjunto cartográfico em escalas complementares, representações interpretativas projetadas por Muratori (e seus colaboradores mais próximos na última parte de sua vida). O autor entendia o território como uma união do homem e da natureza, no sentido tanto individual quanto coletivo, formando o *corpo-ambiente*.

Caniggia e Giancarlo Cataldi são identificados como os seguidores mais próximos da linha muratoriana. Nos anos 2000, o professor Marco Maretto, da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Parma (Itália), também tem se destacado com suas publicações sobre a obra de Muratori.

Vários outros autores se detiveram sobre o estudo do tecido urbano e da arquitetura a partir de análises tipológicas. Isso não quer dizer que eles se enquadrem na abordagem tipológico-processual, pois essa classificação guarda regras explícitas – dadas por Kropf (2009) –, mas contribuem, à sua maneira, com o desenvolvimento de pesquisas no campo da morfologia urbana. Por esse motivo, justifica-se mencionar alguns deles.

Com atuações como professores e pesquisadores, Castex, Depaule e Panerai (1975), em *Principes d'analyse urbaine: évolution compare des modèles architecturaux et des modèles culturels dans la ville industrielle d'Hausmann à Le Corbusier*, desenvolveram as noções de território e paisagem urbana, estudando fenômenos de crescimento urbano, os estágios sucessivos da forma e deram ênfase às escalas de análise dos elementos constitutivos da cidade (na escala do tecido urbano e das tipologias edilícias). Outra publicação desses mesmos autores, e que se encontra traduzida em língua portuguesa, é *Formas urbanas: a dissolução da quadra*, cujo título original data de 1977. Nesse trabalho, os autores teorizam sobre as transformações do quarteirão em cinco diferentes capitais europeias, as metamorfoses de uso com interesse pela dimensão física da cidade, considerando, sobretudo, a relativa autonomia da forma urbana.

Alain Borie, Pierre Micheloni e Pierre Pinon (2008), pela importância da obra *Forma y deformación: de los objetos arquitectónicos y urbanos*, não poderiam deixar de ser mencionados. Originalmente de 1978, essa obra trata da geometria

das formas e de uma ideia particular de transformação dos objetos arquitetônicos ou urbanos, a deformação. Tema considerado pelos próprios autores, anos mais tarde, como marginal:

Na época em que o escrevemos, há quase trinta anos, não era habitual abordar de frente os problemas da morfologia urbana. O clima não era particularmente favorável a este tipo de aproximação nos campos do ensino e da pesquisa, dominados pelas ciências sociais. Ao centrar nosso trabalho sobre o estudo formal, corríamos o risco de ir na contramão por ser mais habitual abordar a arquitetura através de outras disciplinas, compreender o objeto arquitetônico como a projeção ou o resultado do entorno, e não como algo com valor intrínseco. Sem dúvida, havia algo provocativo de nossa parte em afirmar que se pudesse obter informações valiosas a partir da simples análise das plantas dos edifícios, e que o processo de formalização da arquitetura coloca problemas específicos e irredutíveis [...] (BORIE; MICHELONI; PINON, 2008, p. 15, tradução nossa).

No caso específico das pesquisas vinculadas a um perfil tipológico-processual, destaca-se a produção sobre o estudo da forma urbana em Portugal. O trabalho do grupo de pesquisa Forma Urbis Lab, criado em 2006 e coordenado pelo professor doutor Carlos Dias Coelho (Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa), centra-se nos processos de formação e identificação de tipologias, elaborando estudos sincrônicos e diacrônicos sobre a metamorfose dos tecidos. As publicações *A praça em Portugal*; *Os elementos urbanos*; *O tempo e a forma*; e teses e artigos dos pesquisadores Sérgio Fernandes, Sérgio Proença, Pedro Vasco Martins, Carlos Dias Coelho e Ana Martinho Amado sobre os elementos do traçado urbano e as persistências formais foram fonte de consulta habitual para a produção da pesquisa que embasa este livro.

No Brasil, Pereira Costa (2007) identificou Gilberto Freyre e Sérgio Buarque de Holanda como potenciais pioneiros dos estudos sobre a forma urbana. Esses autores descreveram a forma de edificações e do traçado de cidades do Brasil sem, entretanto, avançar no registro tipológico sistemático e fundamentado (evidentemente pelo perfil da formação profissional deles). Contudo, se houve no país um precursor das análises em tipologia edilícia, acredita-se que um crédito deve ser dado ao trabalho dos primeiros preservacionistas. Estes, desde as primeiras décadas do século XX,

alertas para a influência estrangeira nas artes e na arquitetura, realizaram diversas ações que culminaram na instituição do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) e da Semana de Arte Moderna de 1922.

Entre uma série de ações que não cabe serem mencionadas no contexto deste livro, destaca-se a realização de inventários da arquitetura nacional. Um dos mentores desse movimento foi Ricardo Severo, arquiteto e arqueólogo português defensor da busca por uma identidade nacional e um dos primeiros, em 1914, a destoar de um discurso dominante vindo de uma “parte das elites brasileiras” que pretendia romper com o passado colonial: “esquecer, obliterar mesmo, o passado colonial, primitivo, retrógrado, tacanho, em nome do progresso” (PINHEIRO, 2006, p. 5).

Com a conferência “A arte tradicional no Brasil”, Severo (1916) se colocou como entusiasta em favor da valorização das raízes da arquitetura nacional, patrocinando expedições para a realização de inventários sobre a arquitetura colonial durante a década de 1920. Um dos resultados conhecidos desse tipo de expedição é o *Documentário arquitetônico: relativo à antiga construção civil no Brasil*, elaborado pelo pintor paulista José Wash Rodrigues (1944). Nesse livro, o autor registrou a arquitetura colonial mineira decompondo-a em elementos, identificando agrupamentos e tipos. Não restam dúvidas de que, na indicação das obras pioneiras da pesquisa em morfologia urbana no Brasil, essa seria uma delas.

É necessário registrar que Severo participou da campanha pela valorização da arquitetura vernacular em Portugal. Esse movimento, no qual se inserem outros protagonistas, teve um dos seus objetivos alcançados com a publicação do *Inquérito à arquitectura regional portuguesa*, um registro de viagens exploratórias realizadas por diferentes equipes de arquitetos, num total de seis zonas (Minho, Trás-os-Montes, Beiras, Estremadura, Alentejo e Algarve), entre 1955 e 1960, objetivando elaborar inventários. Pela importância para os estudos tipológicos arquitetônicos e observando o método utilizado (visitas exploratórias e registros em campo), esse seria um ponto a ser investigado por meio de um estudo comparado aprofundado nas expedições brasileiras.

Mesmo que preliminarmente, observa-se que, no caso português, o inventário sobre a construção popular foi motivado pelo registro de uma realidade que estava prestes a desaparecer e levou um grupo de arquitetos a percorrer o país de norte a sul. Promovida pelo Sindicato Nacional dos Arquitectos, essa iniciativa recorria à fotografia e registros em forma de ficha que continha informações sobre localização e breve justificativa.

Já no caso brasileiro, o foco também foi o registro da arquitetura civil, tendo em vista que a arquitetura religiosa poderia ser protegida por leis preservacionistas, mas a civil, naquele momento, não. Procedeu-se, então, com registros feitos por meio de desenhos das edificações em seus elementos mínimos: plantas, portas, janelas, azulejos, grades, gradis, fachadas, fechaduras. Esse trabalho foi promovido pelo SPHAN, nos anos de 1950, e Wash Rodrigues era funcionário da instituição pública, mas também pintor, desenhista e historiador.

Referente à região de Minas Gerais, sobretudo as cidades de Ouro Preto, Sabará, Diamantina e Mariana, Rodrigues trabalhou com desenhos de observação e fotografias junto de uma equipe constituída por alunos de graduação. Outras expedições percorreram os estados do Pará, Bahia, São Paulo, Pernambuco, perfazendo alguns trechos e obviamente deixando outros de fora, num país de dimensões continentais (recorde-se que Portugal corresponde à extensão do estado do Espírito Santo). Assim Rodrigues (1944) registrou suas reflexões na abertura do fascículo I:

No Brasil, a igreja tem sido o terreno ou o tema, quase exclusivo, para as pesquisas arquitetônicas e suas modalidades ornamentais.

Atraídos pela sua estrutura e pelo fausto interior, negligenciamos o estudo da construção civil. Detemo-nos em torno da arte religiosa (que jamais será bastante estudada), ficamos absortos no seu esplendor e no teor elevado de suas soluções. Vamos, portanto, tentar uma contribuição que será o início de futuras pesquisas, mais atentas, da nossa casa residencial, durante o período colonial e, mesmo, no século XIX.

Desde então, estudos tipológicos nas escalas da arquitetura e do urbano vêm sendo produzidos por pesquisadores brasileiros, inclusive aqueles mais contemporâneos. Destaca-se aqui a produção do professor Nestor Goulart Reis Filho (1970) que, em *Quadro da arquitetura no Brasil*, identificou tipos edifícios, estudou as relações entre lote urbano e arquitetura, focando o período colonial dos séculos XIX e XX. É inquestionável que a identificação da *casa paulista*, feita também por Carlos Lemos (1999), tenha sido derivada de um estudo tipomorfológico aplicado.

Já no âmbito do urbano, um dos trabalhos com perfil nacional foi elaborado pelo grupo Quadro do Paisagismo no Brasil (Quapá), coordenado pelos professores

doutores Silvio Soares Macedo e Eugênio Queiroga, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Esses pesquisadores têm realizado, desde 1994, um estudo sistemático sobre o modo como tipologias de praças, espaços livres, parques vêm sendo projetados no Brasil.

Abordagem histórico-geográfica

Conforme identificado por Kropf (2009), a abordagem histórico-geográfica tem como um de seus principais expoentes Michael Robert Günter Conzen, reconhecido como um dos pioneiros (quem sabe até mesmo o mais importante) de uma rede com *background* de ideias, noções e métodos específicos. Mais conhecido pelo estudo da forma e suas transformações do pequeno burgo de Alnwick, na Inglaterra, Conzen (1960) analisou sistemática e diacronicamente a planta desse assentamento medieval em toda sua complexidade.

Definição relevante no contexto dessa obra e no conjunto de sua produção intelectual é a *leitura tripartida da paisagem*. A primeira parte se refere ao plano (ou planta) da cidade, que pode ser definido como o arranjo topográfico de uma área urbana construída com todas suas características artificiais. Esse primeiro nível é bidimensional e contém três distintos sistemas de elementos: a) ruas e sua disposição em um sistema; b) parcelas e sua agregação em quarteirões; c) edifícios ou, mais precisamente, as plantas do térreo. A segunda parte refere-se à análise do tecido edificado, ou seja, adiciona-se à leitura o componente tridimensional. A terceira parte, por sua vez, relaciona-se com o uso do solo, que para o autor se constitui no atributo com menor nível de persistência (Quadro 2).

Quadro 2 – Níveis de persistência dos atributos morfológicos da paisagem

Visão tripartida da paisagem	
Atributo	Nível de persistência
Planta da cidade	Elevado
Edificado	Variável (grande parte das vezes considerável)
Uso do solo	Reduzido

Fonte: Whitehand, citado por Oliveira e Monteiro (2015).

Segundo Whitehand (2013), como legado de Conzen, ficam o método de pesquisa (componentes, associações e o significado dessa combinação), as noções de *fringe belts* (cinturas periféricas), *burgage cycle* (ciclo da parcela burguesa), quadro morfológico, período morfológico, regiões morfológicas e o entendimento de que a forma urbana apresenta quatro aspectos:

- a. sítio (relações espaciais e distribuição de recursos naturais);
- b. contexto socioeconômico, função e uso da terra (relações entre homem e forma);
- c. paisagem (planta da cidade – sistema de ruas/padrão da trama e do edificado, usos e tecido construído);
- d. desenvolvimento (relação temporal entre elementos e aspectos que passam de um tempo ao outro).

A partir dos anos 1970, as publicações de Conzen (Quadro 3) se tornaram referência conceitual e metodológica na Universidade de Birmingham (Inglaterra), mais tarde na Polônia, Espanha e Estados Unidos (década de 1990), influenciando gerações de pesquisadores conectados a, pelo menos, três linhas de pesquisa: histórica, agentes produtores da forma e planejamento da paisagem.

Quadro 3 – Principais publicações de Conzen

Data	Título
1932	<i>Die Havelstadte</i>
1958	<i>The growth and character of Whitby</i>
1960	<i>Alnwick, Northumberland: a study in town-plan analysis</i>
1962	<i>The plan analysis of an English city centre</i>
1988	<i>Morphogenesis, morphological regions and secular human agency in the historic townscape, as exemplified by Ludlow</i>

Fonte: Oliveira (2016).

Na análise do burgo inglês de Alnwick, Conzen (1960) se debruçou sobre a escala ao nível de lotes e edificações e, ao contrário do *status* dos estudos produzidos na época, não estava interessado em demonstrar a localização de edifícios singulares ou áreas destinadas à conservação de monumentos. O autor lidou com o conjunto

urbano, o *layout* da planta da cidade, os processos de formação e transformação ao longo do tempo, empregando parte das noções e termos criados por ele mesmo.

Como seguidores do trabalho intelectual de Conzen, pode-se citar, entre outros, os professores Whitehand, Kropf, Michael P. Conzen, Larkham e Samuels. Estes autores são os principais responsáveis pela abordagem histórico-geográfica ser atuante, renovada e aquela a que se deu continuidade e aplicabilidade. Se, por um lado, é possível identificar esses seguidores, por outro lado, também há pesquisas que revelam os mestres de Conzen. Considera-se como de vital importância para as obras produzidas pelo autor o legado e os ensinamentos de professores alemães da geografia humana, como: Schluter, Geisler, Ratzel, Fritz, Hassinger (HOFMEISTER, 2004).

Segundo Darin (1998) e Oliveira (2013), no caso francês, os laços com as tradições da pesquisa em geografia e história são muito fortes, os autores identificaram duas obras de referência para os estudos morfológicos: *Histoire de l'urbanisme* (1926a), de Lavedan, e *Une vie de cité: Paris de sa naissance à nos jours* (1924), de Marcel Poëte. Novamente, não se intenciona enquadrar esses autores em uma das abordagens morfológicas definidas por Kropf (2009), mas, por trabalharem com ênfase nas análises cartográficas, Poëte e Lavedan não poderiam deixar de ser citados.

Outros autores de origem portuguesa, geógrafos, como Orlando Ribeiro, e historiadores, tiveram importância acadêmica inegável. Alguns exemplos contemporâneos de publicação são destacados a seguir. Com *Morfologia urbana e o desenho da cidade*, José Maria Ressano Garcia Lamas (2011) escreveu sobre a cidade a partir da perspectiva da história. Um dos objetivos desse livro, frequentemente referenciado nos trabalhos acadêmicos no Brasil, foi identificar a relação dialética entre elementos morfológicos, estruturas materiais e organizações distributivas, defendendo que o plano de desenho urbano define as formas urbanas e tipologias edificadas:

É fundamentalmente a dimensão física e morfológica da cidade que me preocupa, porque é essa a dimensão arquitetônica e a que melhor permite o entendimento cultural da cidade.

Esta abordagem do desenho da cidade dentro da disciplina arquitetônica não invalida que as formas urbanas dependam da sociedade que as produz e das condições históricas, sociais, econômicas e políticas em que a sociedade gera o seu espaço e o habita, e o arquiteto o desenha.

Porém nunca será demais reivindicar um determinado grau de autonomia para a produção arquitetônica. A cidade não é um simples produto determinista dos contextos econômicos, políticos e sociais: é também o resultado de teorias e posições culturais e estéticas dos arquitetos urbanistas (LAMAS, 2011, p. 26).

A forma da cidade de origem portuguesa, de Manuel Teixeira (2012), trouxe análises cartográficas sobre a construção de núcleos urbanos em Portugal e nas colônias, como foi o caso do Brasil. As diferentes condições topográficas, a cultura em que se inseriram, as funções que abrigavam e os agentes produtores da forma são evidenciados nesse livro por meio de análise de aspectos morfológicos de elementos públicos e privados. Teixeira é o coordenador de um grupo de pesquisa sobre as cidades portuguesas vinculado ao Instituto Universitário de Lisboa, que inclui o trabalho de pesquisadores como Rosália Guerreiro, Teresa Marat-Mendes e Mafalda Sampaio.

Vitor Oliveira, pesquisador da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, no livro *A evolução das formas urbanas de Lisboa e do Porto nos séculos XIX e XX*, de 2013, e em outros artigos, colaborou com um debate teórico sobre a morfologia urbana e a técnica do redesenho cartográfico como recurso metodológico. Especificamente no livro citado, o autor apresentou o resultado de seus estudos sobre os processos de crescimento das cidades de Lisboa e do Porto, tratando das relações entre o edificado e a rede de espaços públicos, entre espaço natural e malha urbana.

Teresa Marat-Mendes (2015), em *Adaptabilidade, continuidade, flexibilidade e resiliência: algumas considerações sobre as propriedades das formas urbanas*, colocou em evidência o fator tempo para identificação dos processos de transformação e permanência das formas urbanas. Marat-Mendes, D’Almeida e Mourão (2015), no artigo *A legenda do levantamento da planta de Lisboa do engenheiro Silva Pinto*, fez um registro sobre os limites e possibilidades do trabalho com cartografia, justificando a importância de conhecer a legenda do levantamento de Lisboa realizado no início do século XX com o sentido de aprofundar o conhecimento sobre a história urbana local e sobre as formas urbanas.

No Brasil, Pereira Costa e Teixeira (2014) identificaram os estrangeiros viajantes do século XVII ao XIX – Alexander von Humboldt, Richard Burton, Auguste Saint-Hilaire, Marianne North – como os primeiros a descrever e registrar a forma das cidades brasileiras com ênfase nos aspectos da paisagem. Nos relatos sobre a

viagem que faz pelo interior do Brasil, o botânico francês Saint-Hilaire assim descreveu, por exemplo, a Villa da Victoria em 1818 (data provável):

A ruas de Victoria são calçadas, porem o são mal; teem pouca largura, não offerecendo nenhuma regularidade. Entretanto, não se veem, aqui, casas abandonadas, semi-abandonadas, como na maioria das cidades de Minas Geraes. Entregues á agricultura, ou a um commercio regularmente estabelecido, os habitantes da Villa da Victoria não são sujeitos aos mesmos reveses dos cavadores de ouro e não têm razão de abandonar sua terra natal. Elles tem o cuidado de bem preparar e embelezar suas casas. Um numero considerável d'entre ellas tem um ou dois andares. Algumas de janelas com vidros, e de lindas varandas trabalhadas na Europa. A Villa da Victoria não tem cães; ora as casas se estendem até a bahia, ora se vê, nà praia, terreno sem construcção que tem sido reservado para o embarque de mercadorias. Esta cidade é também privada de um outro genero de ornamento: não possui, por assim dizer, nenhuma praça publica, posto que aquella existente defronte do palacio é muito pequena e é com muita condescendencia que se dá o nome de praça á encruzilhada enlameada que se prolonga da igreja de Nossa Senhora da Conceição da Praia até a praia (SAINT-HILAIRE, 1936, p. 95-96).

Contudo, de fato, os primeiros estudos com conteúdo que “talvez possam ser descritos como de morfologia urbana” foram feitos por sociólogos e historiadores, como Gilberto Freyre e Sérgio Buarque de Holanda (MARAT-MENDES; D’ALMEIDA; MOURÃO, 2015). O *talvez* é ressaltado pelas autoras porque a descrição de aspectos sociais, econômicos e políticos brasileiros superava a menção a aspectos físicos das cidades do Rio de Janeiro, Recife e São Paulo. Freyre, por exemplo, levantou uma discussão sobre como a diferença entre tipos de casas pode ser fonte de análise sobre a formação da sociedade brasileira (viu oposições sociais entre a hierarquia casa-grande e senzala, sobrados e os casebres de palha). Nessa reflexão, não só problematizou o ponto de vista social e histórico, mas também fez descrições tipológicas formais:

Que não influísse o casario térreo na beleza do “prospecto” ou do conjunto urbano, é duvidoso. O que parece certo, porém, é que os moradores ou os proprietários

desse casario médio fossem, na sua maioria, indivíduos economicamente incapazes de substituir em dias ou meses as gelosias de suas residências por janelas envidraçadas. Razão para que fossem consideradas “disformes” e “fúnebres” as gelosias dos sobrados (FREYRE, 2004, p. 743).

Apesar dos pioneiros das décadas de 1920 e 1930, segundo Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno (2012), a história da urbanização no Brasil somente teve início nos anos 1950, tendo o professor doutor Reis Filho como o primeiro a elaborar estudos sistemáticos sobre essa temática. Não restam dúvidas de que as bases teóricas construídas pelo professor dão subsídio ao desenvolvimento de trabalhos na área da morfologia urbana, embora o próprio autor não se defina como um morfologista, e de fato não o é.

Nas gerações seguintes, alguns pesquisadores brasileiros se detiveram no estudo de regiões e cidades sob o viés da morfologia, aproximando-se da abordagem histórico-geográfica. Alinhados diretamente com o grupo do Isuf, pode-se citar o trabalho dos professores do Paraná, Karin Meneghetti, Renato Leão Rego e Alessandro Rosanelli, e as pesquisas da professora doutora Staël de Alvarenga Pereira Costa, vinculada à Universidade Federal de Minas Gerais.

Abordagem configuracional

Sintaxe espacial, no contexto da abordagem configuracional, é uma linha de investigação cuja criação se vincula à Unit of Architectural Studies, da University College of London, da década de 1970. Seus principais expoentes, os professores Bill Hillier e Julienne Hanson, teorizaram sobre o espaço “enquanto dimensão da vida social” e sobre o modo como o sistema de espaços públicos influencia a movimentação das pessoas e os padrões de uso do solo. Os conceitos e métodos analíticos e quantitativos dessa abordagem se concentram sobre os vazios da estrutura espacial, considerando, como elementos de análise, as linhas, os espaços e suas relações em rede.

Para Oliveira (2016), esse grupo de estudiosos busca entender o que é arquitetura, quais são suas teorias, as relações entre a configuração espacial e as funções observadas e como os problemas centrais da teoria da arquitetura (forma-função e forma-significado) podem ser redefinidos. O resultado das pesquisas, segundo essa teoria e método, trouxe algumas conclusões generalizáveis:

- a. os padrões de movimento são fortemente influenciados pelo espaço urbano (forma e estrutura);
- b. os padrões de segurança e de insegurança são influenciados pelo espaço urbano;
- c. essa relação influencia a evolução (e localização) dos centros e subcentros de uma cidade;
- d. a segregação espacial e a segregação social estão associadas.

Além de vários artigos publicados, da coordenação da revista eletrônica *Journal of Space Syntax (Joss)*, da realização do evento bianual International Space Syntax Symposium (Isss), são fundamentais os livros escritos por Bill Hillier e Julienne Hanson para o entendimento das teorias e métodos sugeridos: *The social logic of space*, *Space is the machine: a configurational theory of architecture* e *Decoding homes and houses*. Outros autores podem ser relacionados a essa abordagem, como Turner e Penn, criadores do *DepthmapX software*, que gera mapas de segmentos, uma das bases fundamentais de dados para posterior análise. Conforme explicado na *webpage Space Syntax Network*, o *DepthmapX* foi criado para:

[...] executar um conjunto de análises de redes espaciais concebidas para compreender processos sociais dentro do ambiente construído. Ele funciona com uma variedade de escalas desde pequenas cidades até regiões. Em cada escala, o objetivo do *software* é produzir um mapa de segmentos, conectá-los por meio de algum relacionamento (por exemplo, intervisibilidade ou sobreposição) e, em seguida, executar análise gráfica da rede resultante. O objetivo da análise é derivar variáveis que podem ter significância social ou experiencial (DEPTHMAPX, 2015, tradução nossa).

Oliveira (2016) cita ainda Dalton, Peponis, Batty, Figueiredo e Amorim como pesquisadores da abordagem configuracional. Com isso, ampliam-se também os interesses e aspectos tratados pelas pesquisas que, de modo geral, giram em torno de padrões de movimentação de pedestres, conhecimento espacial, métodos (inclusive construção de *softwares*), morfologia de edifícios, coesão social.

Sobre as relações entre espaço e movimento, segundo os teóricos da sintaxe espacial, em vez de se considerar polos atratores na cidade, sugere-se que a configuração bidimensional da cidade seja o principal gerador de padrões de movimento.

A partir desse raciocínio, a definição de medidas topológicas pode definir o padrão de relações espaciais. No debate internacional, há colocações sobre limitações e possibilidades dessa abordagem. Afirma-se como uma das limitações da sintaxe espacial a pequena incorporação de informações tridimensionais aos gráficos gerados. Outro questionamento é feito sobre a produção do mapa axial (elemento gerado para que sejam aplicadas as análises), uma vez que pesquisadores podem gerar diferentes mapas sobre uma mesma base cartográfica.

Essa teoria tem seguidores em todo o mundo e se destaca como uma das mais aplicadas no Brasil por professores e pesquisadores das universidades de Brasília, Recife, Porto Alegre, Natal e Florianópolis (PEREIRA COSTA; TEIXEIRA, 2014), como os professores doutores Frederico de Holanda e Valério Augusto Soares de Medeiros.

Medeiros (2006), em tese de doutorado sob orientação de Frederico de Holanda, questiona se o crescimento urbano no Brasil não poderia ter criado padrões. Mediante a análise da configuração espacial de 44 cidades brasileiras, ele chegou a uma amostragem de 164 assentamentos (resultantes da combinação entre espaços abertos e fechados) afirmando que:

Na interpretação da forma-espaço da cidade, pouco se avançou além da narração historiográfica/sociológica ou descrição de atributos físicos e espaciais. Não que o discurso ou a categorização sejam impróprios, apenas expõe-se a lacuna em outras apreciações que poderiam contribuir para a análise urbana (MEDEIROS, 2006).

Além dos expoentes citados, e correndo o risco de esquecer muitos, deve-se considerar ainda o trabalho sistemático desenvolvido pelo professor Luiz Manuel do Eirado Amorim, da Universidade Federal de Pernambuco, e pelos professores Romulo Krafta e Décio Rigatti, ambos da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Quanto a esse grupo de pesquisadores, não se pode indicar claramente uma posição de seguidores da abordagem configuracional. É bem possível que haja referências em comum, mas certamente haverá especificidades a serem apontadas. Entre eles, o professor Luiz Amorim é membro do Space Syntax International Steering Committee e do comitê editorial dos periódicos *Journal of Space Syntax*

(*Joss*) e *Revista de Morfologia Urbana*; possui publicações nas quais a bibliografia de Bill Hillier é frequentemente citada e aplicada.

Krafta, por sua vez, se identifica com a pesquisa sobre configurações urbanas. Nas atividades desenvolvidas no Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, o professor lista cinco das linhas de pesquisa, uma delas denominada de Sistemas Configuracionais Urbanos, em parceria com a professora Clarice Maraschin.

Abordagem espacial-analítica

Em relação à abordagem espacial-analítica, o pesquisador-chave é o professor doutor Michael Batty, atualmente vinculado ao Centre of Advanced Spatial Analysis, da University College of London, e sua principal contribuição é sobre a produção de dados quantitativos. Trabalhou em modelos computacionais de cidades e sua visualização desde os anos 1970, publicou vários livros, entre os quais se destacam *Cities and complexity*, publicado em 2005, e *The new science of cities*, em 2013.

Usando métodos e modelos que incluem o Geographic Information System (GIS), autômatos celulares (*cellular automata* – CA), os modelos de agente baseado (*agent-based models* – ABM) e fractais, Batty busca entender a estrutura espacial e dinâmica de cidades como um fenômeno complexo e emergente (OLIVEIRA, 2016, p. 125). Os estudos desenvolvidos abrangem a escala de regiões ou áreas com uma cidade (áreas ou *patch*) e as relações entre os elementos que as constituem (conjunto agregado, matriz, fractal). Portanto, para Oliveira (2016), há três formas não exclusivas de se proceder com a análise espacial: *cellular automata*; *agente-based models*; fractais. Nesse tipo de estudo, a estrutura global se desenvolve a partir de processos locais e são elaborados modelos que lidam com transformação, crescimento e segregação.

A história do *cellular automata* remete à matemática e à ciência da computação, tendo sido usada para desenvolvimento de computadores por pesquisadores como Neumann, Ulam e Turing. Ao ser associada ao entendimento do fenômeno urbano por Waldo Tobler (1979), no trabalho *Cellular geography*, a designação *cellular* se refere à estrutura espacial e *automata* indica a capacidade de processar um código segundo regras de transição.

Para o desenvolvimento de estudos, identificam-se cinco componentes básicos: célula (partes do espaço em que o fenômeno ocorre com finita classificação); estado da célula (*on* ou *off*); vizinhança (células adjacentes); regras de transição (vizinhanças que fazem com que a célula passe ao estado *on*); tempo. Nesse raciocínio, as células representam as diferentes ocupações do solo e há regras que mudam essas ocupações no tempo, o que leva a uma simulação da dinâmica territorial.

Após o trabalho de Tobler, vários outros autores aplicaram o modelo de CA em simulações do fenômeno urbano. Já o ABM contribuiu com uma simulação sobre a ação individual de diferentes agentes (aqui designados por entidades autônomas, como pessoas, prédios ou lotes, podendo, portanto, ser animados ou inanimados) e a quantificação do comportamento do sistema no tempo.

No Brasil, recorde-se o trabalho do professor doutor Mauricio Polidori, da Universidade Federal de Pelotas, com estudos dedicados à morfologia e modelagem urbana, pretendendo entender a dinâmica urbana a partir da utilização de autômatos celulares para, por exemplo, estudos de simulação de crescimento urbano. No laboratório da Universidade Federal de Pelotas, segundo o autor, há pelo menos três vertentes de estudos aplicados: a) simulação de crescimento urbano com autômatos celulares; b) análise intraurbana com grafos; c) mapeamento participativo.

No campo da arquitetura e dos sistemas generativos de projeto (*generative design systems*), a professora doutora Gabriela Celani trabalha com programas de modelagem paramétrica. Emergem aqui a simulação gráfica e a matemática como ferramentas de análise e de projeto, considerando o entendimento de variáveis, como simetria, recursão, sequência de Fibonacci, combinatória, fractais, autômatos celulares e algoritmos genéticos. Certamente há outros estudos dentro dessa linha produzidos no Brasil, mas, por ora, é o que se pode citar, uma vez que não se trata do foco principal deste livro o mapeamento extensivo da produção científica brasileira.



EDUFES
EDITORA

A LONGEVIDADE DOS ELEMENTOS DA FORMA URBANA



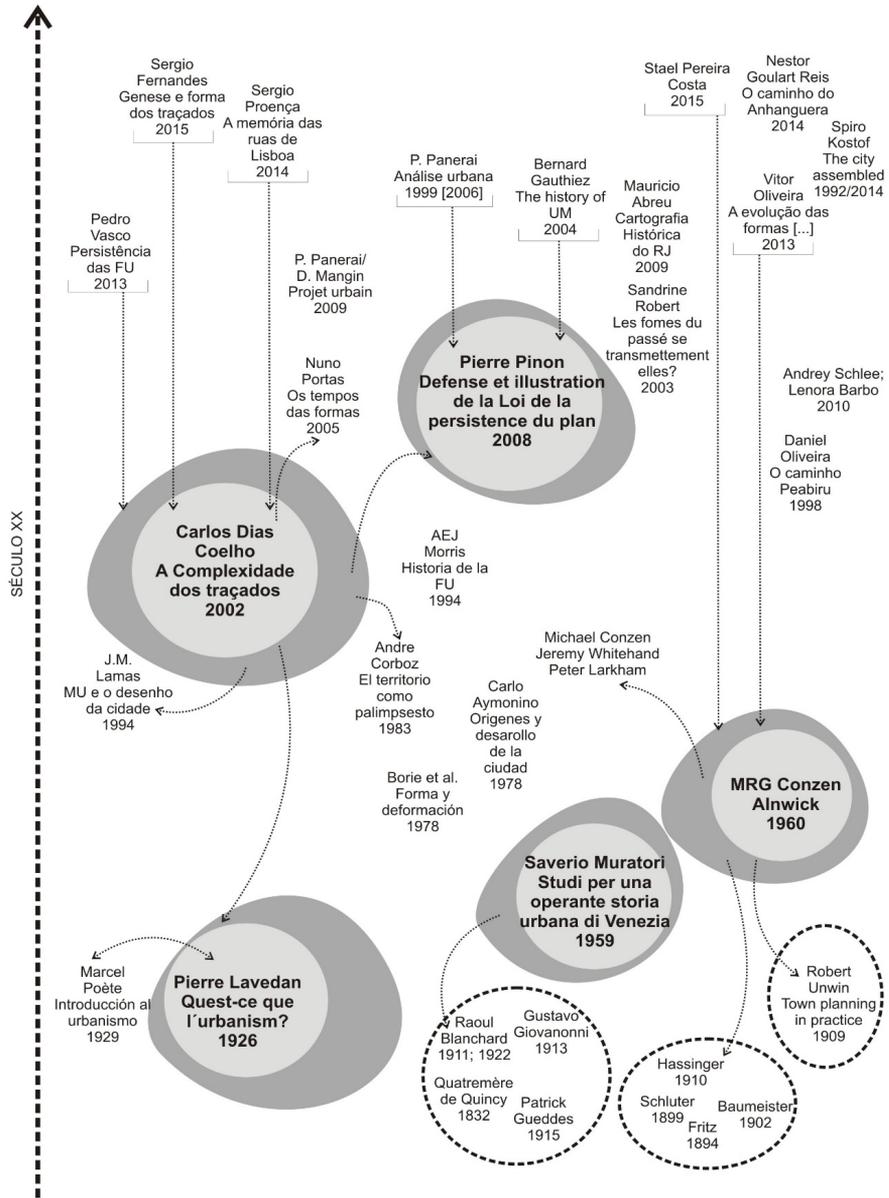
Estaremos realmente tão distantes de nosso passado quanto desejamos crer?

Bruno Latour (1994, p. 68)

Neste segundo capítulo, o objetivo é detalhar o enquadramento proposto anteriormente, apresentando uma revisão da literatura cujo perfil lide com a investigação da “forma da cidade na sua relação com o tempo, isto é, os tecidos urbanos do ponto de vista da sua permanente evolução e como resultado de processos de sedimentação: formação, transformação, persistência e mudança” (COELHO, 2014). Pode-se observar, com essa referência teórica, que mesmo os autores que não estão vinculados diretamente a uma abordagem morfológica específica contribuíram para o desenvolvimento da pesquisa.

Este capítulo foi organizado em duas partes. A primeira corresponde ao entendimento do que é um traçado urbano gerado gradualmente no tempo, cujos ciclos e tensões são de natureza elementar, como elaboraram Lavedan, Nuno Portas e Carlos Dias Coelho. A segunda parte explicita os processos morfológicos de produção do traçado, tendo como fio condutor as noções elaboradas por Conzen. As definições criadas por este autor sobre cada um dos quatro processos de transformação, adição, adaptação e estagnação foram associadas a outras referências que contribuem para a reflexão pretendida. Devido à hipótese levantada na tese *A forma indelével* (BOTTECHIA, 2017), dá-se maior atenção ao processo de estagnação e duração dos elementos urbanos, incluindo os estudos práticos dessa natureza sobre as cidades europeias e latino-americanas (Figura 4).

Figura 4 – Diagrama da relação teórica entre os principais estudiosos da longevidade das formas urbanas



Fonte: Botechia (2017).

O traçado urbano

Toma-se como premissa teórica a observação de que formas urbanas de tempos remotos deixam algum nível de vestígio material e que, portanto, o traçado urbano pode guardar marcas físicas de diferentes épocas, pois não é possível modificar a planta primitiva da cidade, a não ser por meio da adição ou supressão de elementos (LAVEDAN, 1926b). O traçado da cidade resulta de movimentos graduais e coexistentes de gênese, consolidação e ruína, caracteriza-se por “um processo contínuo de transformações sucessivas do lugar” (FERNANDES, 2014, p. 675) e por momentos contraditórios (AYMONINO, 1972). Considera-se, nesse sentido, o traçado como resultado de ações de agentes ordinários e eruditos, de acontecimentos, preexistências e ideários:

Uma colina, um rei, um terramoto ou um regulamento desenham a forma da cidade, mas também banais operações do dia-a-dia, como a simples construção de um telheiro que avança sobre a rua ou a mais significativa parcela paralisada por uma disputa de propriedade (COELHO, 2014, p. 13-14).

Assim, a forma urbana é resultado de distintas ações, processos, agentes produtores e acontecimentos encadeados no tempo e sobrepostos (COELHO, 2014; FERNANDES, 2014; KOSTOF, 2009), nunca se estabilizando completamente porque “o espaço material não é uma sucessão de tempo, mas uma acumulação no tempo de eventos segundo temporalidades que nos resta muitas vezes, em nosso caso, descobrir” (GAUTHIEZ, 2014, p. 286, tradução nossa). E, se há elementos¹⁰ da forma urbana em contínua metamorfose, também há outros que não se modificam na mesma intensidade; o traçado produzido gradualmente só faz sentido na longa duração.

10 Recurso analítico que entende a forma urbana passível de ser elementarizada, sem hierarquia, subdividida em partes menores. Autores como Lamas (2011), Panerai (2006), Coelho (2013) e Viganò (1999) utilizam esse recurso. E, geralmente, os elementos pertencem a duas componentes: uma pública (rua, praça) e outra privada (quartirão, parcela, edifício, edifício singular).

Essa noção de tempo longo foi construída pioneiramente pelos pesquisadores da corrente historiográfica *École des Annales*¹¹, entre os quais se destaca Fernand Braudel. Ao escrever *Histoire et sciences sociales, la longue durée*, Braudel (2009) argumentou em favor de que há tipos de história para os quais o tempo avança em diferentes velocidades, criando um esquema de temporalidades históricas tripartite¹² (TOMICH, 2011): a *longue durée* (estrutura de tempo de longa duração), a *conjuncture* ou tempo cíclico (estrutura de tempo de duração intermediária) e o acontecimento (curto prazo).

Se o tempo de curta duração é o tempo dos “eventos”, aquele preferido “de cronistas e jornalistas”, o “tempo da vida diária, das nossas ilusões, das nossas percepções momentâneas”; uma outra face é o tempo de longa duração¹³ com ciclos e semiciclos, o tempo do historiador e das “estruturas” sujeitas a se estabilizar ou a mudar, mesmo lentamente (BRAUDEL, 2009). Para este autor, esses movimentos e ciclos podem ser mensuráveis.

11 “A chamada Escola dos Annales é um movimento historiográfico que se constitui em torno do período acadêmico francês *Annales d'histoire économique et sociale*, tendo se destacado por incorporar métodos das Ciências Sociais à História: [...] Fundada por Lucien Febvre e Marc Bloch em 1929, propunha-se a ir além da visão positivista da história como crônica de acontecimentos (*histoire événementielle*), substituindo o tempo breve da história dos acontecimentos pelos processos de longa duração, com o objetivo de tornar inteligíveis a civilização e as mentalidades. *Annales* renovou e ampliou o quadro das pesquisas históricas ao abrir o campo da História para o estudo de atividades humanas até então pouco investigadas, rompendo com a compartimentação das Ciências Sociais (História, Sociologia, Psicologia, Economia, Geografia humana e assim por diante) e privilegiando os métodos pluridisciplinares” (ESCOLA dos Annales, 2022).

12 Apesar desse principal trabalho de Braudel, que teve sua primeira edição em 1958 e no qual o autor desenvolveu melhor seus argumentos, segundo os historiadores, a expressão já aparece no texto *O mediterrâneo* (1949).

13 “A distinção entre curta e longa duração era comum ao vocabulário do historiador – e mesmo da linguagem comum – antes de 1949. Estudos de temas particulares que se estendiam por vários séculos não eram incomuns na história econômica, especialmente na história dos preços. Um exemplo óbvio, bem conhecido de Braudel, é a obra de Earl J. Hamilton, *American treasure and the price Revolution in Spain, 1501-1650* (1934). Historiadores da arte e da literatura haviam investigado mudanças culturais na longa duração, notadamente Aby Warburg e seus discípulos em seus estudos sobre a reminiscência e a transformação da tradição clássica, que não eram desconhecidos de Braudel. Contudo, permanece uma conquista pessoal de Braudel combinar um estudo na longa duração com o de uma complexa interação entre o meio, a economia, a sociedade, a política, a cultura e os acontecimentos” (BURKE, 1991, p. 55).

Com base nesse pensamento e objetivando desenvolver um estudo morfológico, entende-se que não se trabalha nem sobre o passado, nem sobre o presente, mas sobre as camadas intermediárias da forma do tempo que podem ser reconstituídas. Essa reconstituição, ainda que conjecturalmente elaborada (ABREU, 2010), se efetiva a partir dos elementos que permaneceram e passaram a ser uma espécie de chave de ligação entre os tempos:

Pode-se concluir com uma máxima que Lucien Febvre, durante os últimos dez anos de sua vida, repete o tempo todo: “História, ciência do passado, ciência do presente”. Não é a história, a dialética de temporalidades, uma explicação do social em toda a sua realidade? E, portanto, do presente? Sua lição nesse domínio é para nos alertar sobre o acontecimento: não pense apenas no curto prazo. Não acredite que apenas os atores que fazem barulho são os mais autênticos. Há outros que são importantes, mas que estão em silêncio. Mas todos nós já não sabíamos disso? (BRAUDEL, 2009, p. 12, tradução nossa).

Para estudos dessa natureza, segundo Coelho (2014), é possível abstrair a dimensão da volumetria do tecido e trabalhar com o traçado urbano. Entendido como abstração bidimensional dos elementos público e privado do tecido urbano, o traçado é obtido por meio de uma representação gráfica e pode ser definido como:

Conceito abstrato e bidimensional, é obtido por um processo redutor ao retirar ao tecido uma das suas três dimensões. Remete para a representação do espaço público e da estrutura parcelar, indiferenciando os vários elementos que os materializam. Ao primeiro componente – o espaço público – estruturador das parcelas individuais, podemos chamar de traçado urbano; ao segundo, menos perceptível na globalidade, mas pelo contrário sujeito ao processo evolutivo, podemos simplesmente chamar de parcelário. O conceito de traçado remete, no entanto, para uma configuração concreta – um desenho finito e dimensionável em todos os seus pormenores (COELHO, 2014, p. 31).

O conceito de traçado urbano, ao contrário do conceito de tecido urbano, não possui um significado estabilizado no âmbito das noções utilizadas no léxico da morfologia urbana. Surge indistintamente para descrever a relação abstracta e dependente entre

os componentes do tecido – vias, parcelas e casas – o desenho dos espaços livres ou os seus eixos ordenadores, para caracterizar sistemas teóricos de composição urbana baseados na combinação das ruas idênticas entre si, ou para distinguir os estratos constitutivos do tecido que podem ser remetidos individualizadamente para uma ideia de “traçado”, nomeadamente o sistema dos espaços públicos, o somatório das parcelas privadas, o sistema viário, os alinhamentos de implantação do edificado, etc. (FERNANDES, 2014, p. 82).

Neste livro, serão adotadas as noções de formação gradual da planta da cidade, da história na longa duração e do traçado urbano (COELHO, 2014; FERNANDES, 2014) como recurso para abstração bidimensional. Assim, não serão considerados como prioridade para análise os elementos urbanos em terceira dimensão e a classificação de usos.

Processos morfológicos

Para o geógrafo Conzen (1960)¹⁴, a metamorfose dos traçados não reflete apenas as condições sociais, econômicas, intelectuais de determinadas épocas, mas também as formas antecedentes determinam, em diferentes medidas, as estruturas que lhe são posteriores. Ao tratar dessa questão, além de abordar o universo das transformações formais que podem ocorrer em maior ou menor grau e representam o investimento material da força de trabalho e do capital, o autor reconhece que coexistem outros processos morfológicos, posto que, por exemplo, ao mesmo tempo que ocorrem transformações, há elementos urbanos que oferecem grande resistência às mudanças, como é o caso da rua: “o elemento mais refratário da planta da cidade” (CONZEN, 1960, p. 7).

Em *Alnwick, Northumberland: a study in town-plan analysis*, Conzen (1960) buscou a explicação da estrutura geográfica das cidades por meio de uma análise dos elementos constitutivos da forma e respectivos ciclos de vida, atribuindo grande valor

14 Conzen tem forte preocupação em cunhar noções para definir questões observadas em suas pesquisas empíricas sobre a forma urbana, como ciclo da parcela burguesa, cinturas periféricas e leitura tripartida da paisagem.

à abordagem morfogenética e à representação cartográfica. Como reconhecer na planta da cidade as fases de seu desenvolvimento?

O contributo teórico mais significativo desse autor está relacionado com a noção de processo morfológico, ou seja, da identificação de quatro principais processos que criam as formas urbanas: transformação, adição, adaptação, estagnação. Em “Glossary of conzenian technical terms”, Conzen (2004) define processo morfológico, termo cunhado em 1977, como:

Qualquer sequência casual que leva à definição ou à alteração de qualquer característica da paisagem urbana e/ou de sua respectiva composição. No contexto britânico, por exemplo, seis processos têm geral importância, os dois primeiros aditivos, os quatro últimos transformativos: crescimento acumulativo, formação de cinturões periféricos, superocupação das edificações, substituição das edificações, metamorfose do padrão do lote e renovação do centro comercial (CONZEN, 2004, p. 252, tradução nossa).

Essa definição se interliga com a conceituação de período e quadro morfológicos. Por período morfológico, Conzen (1960) compreende o processo pelo qual as formas de um determinado tempo são substituídas, ainda que parcialmente, por aquelas do período seguinte. Esses períodos são identificáveis e correspondem ao entendimento de que as formas resultam de fatores socioeconômicos, são parte da cultura de um tempo/lugar e sobreviverão em graus variados (por vezes de modo residual ou na totalidade).

Vários períodos morfológicos acumulados compõem um quadro morfológico e são resultado da síntese entre períodos históricos (proposta de periodização) e evolutivos (documentação, cartografia, fotografias). Por sua vez, quadro morfológico é definido pelo processo em que o solo rural é convertido em solo urbano, como esse fenômeno ocorre no tempo e como as formas anteriores condicionam as transformações subsequentes. Conzen (1960) verificou, no caso inglês, que os limites de parcelas e ruas exercem influência na forma da cidade. Muitos desses limites sobrevivem ao encadeamento de sedimentações sem alterações e, em outros casos, as características fundamentais dos elementos estão refletidas nas ruas e parcelas que as substituem:

Deste modo, os planos de cidade exercem uma influência decisiva sobre as formas futuras, com todo um conjunto de características a passarem através de sucessivas

gerações de uma sociedade, frequentemente, ao longo de períodos temporais muito longos (WHITEHAND, 2013, p. 48).

Como base para fundamentar a hipótese inicial e os objetivos pretendidos, considera-se a necessidade de detalhar cada um dos processos morfológicos, associando a categorização proposta por Conzen (abordagem histórico-geográfica) a outros autores. Cada um dos processos, portanto, traz uma referência principal atribuída a Conzen, acrescida das observações de outros autores que foram identificados durante a pesquisa.

Transformação

Nos estudos sobre os processos morfológicos britânicos, Conzen identificou quatro processos transformativos: a superocupação da edificação, a substituição da edificação, a metamorfose do padrão de lotes e a renovação do centro comercial (CONZEN, 2004, p. 252). O estudo do ciclo da parcela burguesa (*burgage cycle*) foi consequência do grande interesse de Conzen pela relação entre as parcelas e a implantação dos edifícios. Essa relação, no caso inglês, consiste na progressiva edificação no afastamento de fundos chegando a fases subsequentes de ocupação quase completa do lote, ruína e demolição (com o lote voltando a ficar vazio). Conzen (1960) observou um padrão após a análise de uma série de plantas de Alnwick, detalhando a métrica dos lotes e especulando sobre as dimensões originais e como estas se transformaram no tempo.

Gustavo Giovannoni (1931), após estudos acerca do desenvolvimento urbano de Roma, teceu conclusões sobre as camadas da história, em *Vecchie città ed edilizia nuova*. Ele afirmou haver uma sobreposição das diversas camadas seculares de transformação de Roma, abaixo da cidade atual:

Pode-se dizer que Roma é um verdadeiro palimpsesto construtivo na estratificação dos vestígios de vários tempos dentro de um enorme repositório que forma o terreno atual, pela sobreposição de várias cidades diversamente estendidas sobre o solo das sete colinas, no caráter impresso da edificação existente nos sobreviventes monumentos e no pequeno acúmulo dos edifícios menores dos últimos quatro séculos (GIOVANNONI, 1931, p. 49, tradução nossa).

A metáfora utilizada pelo autor se aplica ao próprio objeto de estudo: a cidade. Palimpsesto (do grego antigo “aquilo que se raspa para escrever de novo”; “arranhar, raspar”) designa um pergaminho ou papiro cujo texto foi apagado, por meio de lavagem ou raspagem, para permitir sua reutilização¹⁵. Para Giovannoni (1931), o espaço físico era o pergaminho, e o tecido urbano, o texto, porque as sucessivas transformações formais promoviam apagamentos da planta original.

Contudo, essa remoção não se dava por completo, pois deixava vestígios. De novo, como no caso do pergaminho, são exatamente esses vestígios que poderiam permitir uma leitura parcial das camadas sobrepostas: “Por definição, a continuidade formal da planta urbana seria interrompida, pois, tal como num palimpsesto, os diferentes textos não se liam sincronicamente, nem o texto antigo tinha qualquer correspondência ou influenciava o texto recente” (PINTO, 2015, p. 128).

Numa linha francesa de estudos sobre as formas, o historiador Raymond Chevallier (1976), ao estudar os traçados antigos por meio de fotografias aéreas, conceituou “paisagem-palimpsesto”. Comparando estágios da paisagem, o autor reconheceu que uma sucessão de camadas estratigráficas pode ser identificada regressivamente. Ele alertou, assim como Giovannoni, para o fato de que as sobreposições ocasionam apagamentos e rupturas, mas, quando muito intensas, devem ser consideradas como “vigorosa transformação”.

André Corboz (2005), em “El territorio como palimpsesto”, originalmente escrito em 1983, também utilizou a metáfora do pergaminho, que é frequentemente apagado com o objetivo de ser reutilizado, para problematizar as relações entre parcelas, edificações e as vias de comunicação. Para o autor, essa metáfora é das mais apropriadas, uma vez que, embora a cidade seja sempre estudada do ponto de vista de sua formação e desenvolvimento em fases sucessivas, o fenômeno da acumulação também tem seu reverso: “não é que se adiciona unicamente, também se apaga”. Sobre a situação da prática e pesquisa acadêmica na França, refletiu:

15 Tal prática foi verificada sobretudo entre os séculos VII e XII, na Europa, devido ao elevado custo do pergaminho, de modo que não somente se acrescentava uma nova camada ao mesmo suporte, mas também se removiam informações.

Até o limiar dos anos setenta, a ideologia do movimento da mutação foi dominante na mentalidade dos planejadores. Às vezes, tudo acontecia como se no território não houvesse nada permanente. Fizeram-se ouvir várias vozes alarmadas que questionaram o crescimento, uma vez que o desperdício de recursos leva à catástrofe. De forma independente, a pesquisa histórica que estuda os assentamentos humanos se interessou por novas questões (CORBOZ, 2005, p. 33, tradução nossa).

Como o apagamento da camada antecessora frequentemente não é total, há elementos e estruturas preexistentes que passam de um período a outro, atravessando os estratos morfológicos e *avançando* mesmo que em fragmentos. Dessa forma, acredita-se que haja uma interferência dessincronizada entre as camadas sucessivas.

A temática sobre as transformações das formas urbanas reflete-se no trabalho de um campo vasto de autores, sob a perspectiva de como as cidades poderiam ter sido ou como foram de fato transformadas. Esses estudos percorrem diversas escalas e características, analisam bairros, ruas e cidades. Como referências, pode-se citar o trabalho de Silvio Soares Macedo (2012), sobre as transformações das edificações do bairro Higienópolis (SP) ao nível das edificações, e o de José Eduardo de Assis Lefèvre (2006), sobre as transformações da Rua São Luís em São Paulo, entre outros.

Adição

Conzen (1960) definiu o processo de adição como a sequência de atividades em que novas formas são criadas nas bordas exteriores de uma área urbana. No caso inglês, estudado pelo autor, os processos aditivos identificados foram crescimento acumulativo e cintura periférica (*fringe belts*). A maior diferença entre o processo transformativo e o de adição é que o primeiro age por sobreposição, e o último por justaposição.

O fenômeno da cintura periférica foi primeiro identificado por Louis, em 1936, depois desenvolvido por Conzen, na década de 1960, seguido de Whitehand, nos anos 1970, e define-se por zonas de fronteira entre áreas habitacionais, morfológica e historicamente distintas, “constituídas por parcelas com uma grande variedade, ao nível da forma e das dimensões” (WHITEHAND, 2013, p. 47). Conzen (1960), no estudo das cidades históricas de Alnwick e Newcastle, descreveu as cinturas periféricas ao tratar de uma ocupação que ultrapassou os limites impostos pelas muralhas da cidade:

O conceito de cintura periférica está ligado a um fundamento básico do trabalho de M. R. G. Conzen: o conceito de quadro morfológico (*morphological frame*). Este conceito está associado ao modo como as formas urbanas são criadas sobre o solo, particularmente ao processo em que o solo rural é convertido em solo urbano, sendo que o modo como se desenvolve esta transformação vai atuar a longo prazo como uma condicionante para transformações subsequentes. Os limites das parcelas e, especialmente, as ruas, exercem uma influência fortíssima a longo prazo. Muitas ruas e parcelas sobrevivem praticamente sem alterações. Noutros casos, as suas características fundamentais estão muitas vezes refletidas nas ruas e parcelas que as substituíram (WHITEHAND, 2013, p. 48).

Whitehand (2013, p. 47) estudou a formação de cinturas periféricas associando a descontinuidade na construção de habitação a momentos em que o preço do solo era muito elevado: “Estas dinâmicas, combinadas com obstáculos geográficos à expansão da área construída, dão lugar a uma área urbana em que zonas de crescimento residencial alternam com cinturas periféricas”, e exibem atributos físicos próprios, como:

- a. extensas áreas contíguas com majoritária cobertura vegetal, na maioria das vezes intercaladas por grandes edifícios institucionais;
- b. ausência de habitação;
- c. rede viária e baixa circulação de veículos.

Outros autores também abordaram o processo de criação de novas formas urbanas por adição. Coelho (2014) entendeu que os tecidos se transformam pelo processo de adição porque respondem a demandas de expansão do núcleo urbano, por motivações de natureza política ou econômica. Pela identificação do processo de adição, o autor reconheceu três variantes: a adição de elementos ao tecido preexistente; a extensão de um traçado; a justaposição de traçados antigos e novos, ou mesmo dois novos com padrões diferentes.

Especificamente nos estudos sobre Vitória, foram identificados trabalhos cuja temática aborda a formação do traçado urbano por meio do processo de adição. Nesta categoria, enquadra-se a pesquisa de Freitas (2004) sobre os sucessivos aterros, assim como as pesquisas de Mendonça (2005) acerca da elaboração de planos urbanos ao longo do século XX.

Adaptação

A adaptação das formas, segundo Conzen (1960), é um processo morfológico no qual a preexistência é alterada nos termos das *necessidades sociais*. O ato de construir sobre o construído não implica somente ações contínuas e sucessivas. Ao se adicionar uma nova camada sobre o suporte físico, poderá ocorrer um caso específico: a adaptação elementar. A forma preexistente, então, condiciona a nova forma e até a deforma.

Coelho (2014, p. 25) especificou casos em que o agente público (ou privado), para promover uma reestruturação urbana, utiliza-se do ato de substituir, rasgar tecidos existentes, demolir edificações, adaptar:

[...] reinterpretando-o e sobrepondo-lhe, de um modo singular ou de conjunto, uma ordem urbana de hierarquia superior. A sobreposição realiza-se por impossibilidade prática e material de substituir integralmente um tecido e, através da distribuição de elementos urbanos pontuais, permite a alteração da importância e da relação entre elementos preexistentes.

Borie, Micheloni e Pinon (2008, p. 19), em *Forma y deformación: de los objetos arquitectónicos y urbanos*, entenderam a deformação compositiva (não são consideradas aqui deformações resultantes de efeitos óticos ou construtivos, por exemplo) como um caso particular de transformação, no qual ocorre uma “alteração ou destruição parcial de certas estruturas organizacionais” (tradução nossa). Para os autores, esse tipo de deformação é a prova de que, durante o processo de materialização das formas, aparecem dificuldades tangíveis que resultam num ajustamento às preexistências (lote, topografia, edificações, estruturas que se quer aproveitar). Não por acaso, a arquitetura moderna teve como um dos princípios projetuais a implantação do “solta no lote”, considerando como imprescindíveis os afastamentos laterais e frontais. É isso o que proporciona a execução de formas geométricas puras como tanto desejaram os arquitetos.

O meio urbano é, por assim dizer, “um verdadeiro fermento de deformações” (BORIE; MICHELONI; PINON, 2008, tradução nossa) no qual, devido à estratificação de camadas (de tempos diferentes), há diversos desajustes e mudanças de

escala, envolvendo casos em que não se pode destruir completamente o presente ou mesmo não se quer fazê-lo:

Destacamos aqui a extrema sensibilidade do lote, no qual, tanto nas paisagens urbanas quanto nas rurais, o lote registra, para depois restituir na sua forma, as sucessivas ocupações do solo. Este lote, moldado na topografia de acordo com regras precisas (derivadas de sua origem rural e do controle do fluxo de água), se deforma segundo as novas implantações de circulação ou de edifícios. Neste contexto, o lote é importante porque é em suas eventuais irregularidades que muitas arquiteturas, principalmente as urbanas, serão deformadas. Em certa medida, pode-se, portanto, falar de uma subordinação da arquitetura à morfologia urbana (por lote), fenômeno característico das cidades tradicionais.

Ressaltemos que, em geral, na zona urbana, embora as deformações sejam numerosas, são sutis. Tomadas uma por uma, elas seriam quase imperceptíveis e insignificantes. Mas é precisamente a sua presença incessante que faz com que as formas de tecido urbano tradicional se mantenham “vivas” (BORIE; MICHELONI; PINON, 2008, p. 76-77, tradução nossa).

Estagnação

A forma do território muda constantemente? As estruturas são cíclicas e, se há uma relação de transformação dessincronizada entre os elementos urbanos, se há ações de adição, sobreposição e/ou sedimentação dos tecidos e traçados urbanos, há que se considerar, como uma das etapas do ciclo de vida de cada elemento urbano, a estagnação (CONZEN, 1960). Dos quatro principais processos morfológicos, o processo de estagnação é aquele que mais se alinha com os objetivos deste livro, pois está diretamente relacionado com a longevidade das formas urbanas. Para Conzen (2004), um dos fatores para essa longevidade é o uso, pois

as formas operam, geralmente, ao longo de muitos séculos, quando os originais continuam a ser funcionalmente apropriados às atuais condições e às condições passíveis de mudança da vida da cidade, ou sobrevivem pela inércia material, às vezes em estado desastroso (PEREIRA COSTA; GIMMLER NETTO, 2015, p. 126).

Ao definir a “*systematic differentiated persistence of forms (principle of)*”, Conzen (2004) retoma e complementa o raciocínio anterior, afirmando que a planta urbana, entre os elementos morfológicos, é a forma mais persistente:

De modo geral, há uma gradação na relativa persistência através do tempo dos três complexos formais da paisagem urbana. O plano urbano é o mais persistente, seguido do tecido urbano, enquanto o uso da edificação é o menos persistente. O plano urbano é o que se transforma mais lentamente em razão de sua finalidade coletivamente sancionada desde há muito tempo e de uma longa sequência de investimentos bastante bem direcionados do capital fixo tanto público quanto privado. O tecido urbano tende também à persistência por razões semelhantes, porém ele é suscetível à ocorrência de incêndios, conflitos ou guerras e a uma transformação gradativa através da mudança da propriedade ou mudança dos requisitos funcionais, embora as edificações, geralmente, tenham grande capacidade de adaptação à necessidade de mudanças. O padrão do uso do solo e de edifícios, entretanto, responde, prontamente, a novos impactos funcionais, o que acomodou a diversificação moderna das atividades em comércios varejistas e outros serviços centrais, aliado à separação progressiva dos negócios e das funções residenciais, todos com uma estrutura bem tradicional de tipos edilícios num padrão antigo de terreno cada vez um pouco mais modificado (CONZEN, 2004, p. 259, tradução nossa).

Alguns termos podem ser associados a esse processo, como inércia, permanência e persistência. Entretanto, não devem ser considerados como sinônimos.

Inércia

Franco Purini denominou de inércia aquela resistência à mudança, ou “a memória que as cidades têm de si mesmas”, referindo-se a alguns fatores específicos: regime fundiário, lotes cadastrais; hábitos de vida nas ruas e praças, localização de comércios; técnicas construtivas, materiais utilizados; deformações originadas de fragmentos preexistentes; grandes obras de uso coletivo; localização (PURINI *apud* WAISMAN, 2013).

Fatores econômicos, segundo Hallowell (2010), também poderiam levar à inércia estrutural (*structural inertia*) ou à tendência de uma área urbana resistir às transformações

de ordem física. Motivados por entender as consequências físicas nas cidades em face da falência da economia, o autor desenvolveu um modelo teórico em que são destacados os quatro fatores urbanos que potencialmente mais influenciam a paralisação das estruturas: de ordem física, político-legal, econômico, sociocultural. A inércia se dá a partir de fatores de ordem física, como a largura e continuidade de vias, o posicionamento do lote em relação à quadra, o tamanho das edificações, os usos do solo. Esses fatores estão inter-relacionados com os estudos de morfologia urbana que se pretende realizar. Excluiu-se do estudo aqui desenvolvido os casos extraordinários de cidades que tenham passado por catástrofes ou que tenham sido abandonadas por motivos diversos.

Permanência

Para o historiador francês Marcel Poëte (2011), em *Introdução ao urbanismo*, o estudo de cartografias de cidades europeias foi motivação e suporte para reconhecer os traços físicos originais de um assentamento e reconstituir as fases sucessivas de crescimento. O autor considera que isso só é possível porque existe um grau de permanência elementar identificado por meio de um estudo comparado de estágios da planta da cidade. Sandrine Robert (2003), pesquisadora da área de arqueogeografia, estudou as dinâmicas da transformação e da transmissão (tangível e intangível) das formas, resultantes dos efeitos da longevidade: “uma nova forma pode conservar a orientação antiga com outras disposições dos seus elementos”. Segundo a arqueóloga, no final do século XIX, a permanência de formas de antigos caminhos e parcelas foi identificada concomitantemente por várias disciplinas:

Na virada do século XIX para o XX, o surgimento de mapas suficientemente detalhados e de fotografias aéreas verticais influenciou algumas disciplinas a reconhecer a permanência no lote de antigas formas da paisagem. Os pesquisadores que tentaram teorizar esse fenômeno se apoiaram essencialmente na ideia de transmissão pela memória ou pela manutenção de vestígio material (ROBERT, 2003, p. 115, tradução nossa).

Nesse mesmo contexto histórico, com a consolidação da geografia humana como ciência, geógrafos (alemães e franceses), por exemplo, Ratzel, Brunhes, Bloch e Dion, tornaram-se defensores do uso de mapas antigos para a pesquisa sobre as

estruturas longevas. Esse método se deu como alternativa para complementar informações extraídas de escavações arqueológicas, e os autores se mostraram atentos e interessados em estudar a permanência principalmente de estruturas agrárias.

Historiadores e urbanistas também se tornaram vigilantes à permanência de antigas formas do parcelamento, observando a influência, por exemplo, de antigas muralhas na definição posterior da forma das avenidas ou a persistência de alinhamentos medievais no traçado contemporâneo das ruas. A identificação da permanência de formas anteriores, como rios, trilhas e estradas, foi constatada a partir da dimensão 2D (x, y) da planta, expressando-se na forma de espaços públicos e na estrutura das parcelas. Assim detectaram Lavedan (1926a) e Poëte (2011):

O ponto comum destas descobertas foi o fornecimento, para os pesquisadores, de uma cartografia cada vez mais detalhada e de fotografias aéreas verticais. Estas novas fontes desempenharam um papel importante na percepção de formas da paisagem. Adicione-se a isso uma certa predisposição dos pesquisadores para seguir nessa direção. No século XIX, a geografia e arqueologia se constituíram como ciências, colocando a forma como objeto do discurso. O contexto era, portanto, favorável às observações da permanência das formas sobre o plano (ROBERT, 2003, p. 116, tradução nossa).

Outros autores também demonstraram interesse pela associação entre caminhos primitivos e aspectos formais do relevo. Ao fazer referência à topografia e às exceções à regularidade da trama para identificação da direção de antigos caminhos de estruturação do território, é impossível não relacionar a pesquisa italiana (muratoriana e caniggiana) sobre a Teoria da Estruturação do Território. Segundo essa teoria, a cidade se territorializa ao longo de elementos geográficos que a atravessam ou a suportam, como as linhas topográficas de cumeada (ou festo) e de vale (ou talvegue).

Caniggia e Maffei (1995) compreenderam a escala territorial italiana e observaram nela um mundo conectado por trajetos e áreas de produção, necessariamente nessa ordem, pois, para os autores, não poderia haver qualquer atividade produtiva e de assentamento se não houvesse caminho até determinada área. Segundo esse raciocínio, são quatro as fases sucessivas e estruturantes do território. A primeira fase corresponde ao trajeto, considerado a primeira estrutura criada pelo homem em um ambiente em vias de antropização. Na fase seguinte, passa-se a utilizar o território

para assentamento (mesmo que nômade) e produtividade espontânea, ou seja, utilização de recursos biológicos do lugar para sobrevivência (o que varia em função da época do ano e condições climáticas) sem recorrer a técnicas produtivas, como acontece com a agricultura. Na terceira fase, o cultivo de uma área é a característica protagonista, criando produtividade permanente na forma de campos, pastos ou pomar. Na quarta e última fase, são criadas hierarquias das estruturas existentes, como assentamentos e trajetos, e um sistema de intercâmbio entre núcleos urbanos e protourbanos. Dessas fases, é importante entender que o primeiro ciclo de implantação de antropização não se faz sobre tábula rasa e que há uma “herança estrutural que cada fase mantém das anteriores, reinterpretando cada vez em um papel distinto as estruturas anteriores” (CANIGGIA; MAFFEI, 1995, p. 147, tradução nossa).

Num modelo teórico, criado pelos autores, são hierarquicamente determinantes no primeiro ciclo territorial (de assentamento): os trajetos em linha de cumeada e cumeada secundária; assentamentos em promontórios altos; os trajetos em linhas perpendiculares à cumeeira; assentamentos em promontórios baixos e primeiros núcleos urbanos; núcleos urbanos localizados em áreas de alto e médio vale. Em um segundo ciclo territorial (de consolidação), hierarquicamente, passam a ser utilizados os trajetos de fundo de vale. A recuperação da implantação se dá no terceiro ciclo, pois as estruturas de fundo de vale tendem a se transformar e a estruturação anterior (articulada com as linhas de cumeada) regressa marcando sua persistência. Nota-se uma alternância entre o protagonismo das linhas de cumeada ou de vale.

Entre as questões apontadas e os elementos morfológicos trabalhados, o trajeto foi identificado como a primeira classe de estrutura e a mais estável no tempo pelo fato de que “não existe edifício sem um trajeto” (CANIGGIA; MAFFEI, 1995, tradução nossa). No contexto do traçado urbano, essa estrutura afeta diretamente o processo tipológico de edifícios tanto de base (ordinários) quanto especializados:

Cada edifício necessita de uma via de união com os demais, constituída precisamente pelo trajeto: podemos afirmar, com certeza, que não existe edifício sem trajeto a partir do qual se permita chegar a ele, independentemente de a sua condição de estar ou não ligada a outras edificações, no sentido de que, ainda que consideremos uma casa isolada, devemos observar que uma condição essencial para que tenha

sido construída é a presença de um trajeto. Em resumo, antes de se construir um edifício, deve haver uma estrutura apropriada para chegar ao lugar onde surgirá, tem que chegar a algum lugar (CANIGGIA; MAFFEI, 1995, p. 84, tradução nossa).

Caniggia e Maffei (1995) afirmam que o trajeto é determinado por um sistema de estruturação de um processo histórico e possui hierarquias e tipos, que, novamente, excetuados os casos particulares, são quatro, que dependem da dialética de sucessão de trajetos: o trajeto matriz é definido como aquele anterior à edificação; o trajeto de implantação de edificação é aquele realizado objetivando a construção às margens do trajeto matriz; o trajeto de união se desenvolve posteriormente completando e interligando dois ou mais trajetos de implantação; e o trajeto de reestruturação é criado por sobreposição ao tecido anterior organizado, uma área a partir de demandas posteriores, como incrementar o acesso a tecidos existentes. Esses mesmos autores escreveram outra publicação seminal recorrendo à interpretação histórica e tipológica do ambiente: *Lettura dell'edilizia di base*. Neste livro, eles analisaram a gênese de tecidos de cidades italianas e concluíram que estes foram, na maior parte das vezes, produzidos durante o período medieval sobre estruturas romanas preexistentes sucessivamente adaptadas e reutilizadas (MARTINS, 2013).

Persistência

Foi o historiador Lavedan, discípulo de Poëte, reconhecidamente um dos primeiros a fazer um estudo sistemático e aplicado sobre o processo elementar da persistência e identificar o que ele denominou de “lei da persistência do plano” (LAVEDAN, 1926, p. 91). Ao observar as cidades bombardeadas durante a Primeira Guerra Mundial na Europa, o autor notou um padrão: quando a reconstrução do traçado era feita num espaço de tempo curto e não era conduzida pela intervenção do Estado, havia uma tendência *espontânea* (por meio da memória) de refazer a planta da cidade tal como era antes da destruição. Essa tese, segundo Isabelle Grudet (2007), insere Lavedan junto a outros historiadores em um movimento que entendia a cidade como uma nova especialização no vasto campo da história, questionando o fato de que a história da arte abrangia o estudo de “uma igreja, um castelo, uma casa”. Mas e a cidade? E seus espaços abertos e as ruas?

O objeto em que Lavedan se detém é o “traçado do plano”, que ele também chama de “plano da cidade” e é definido por: “o plano da cidade, ou seja, o *traçado* das vias, a *distribuição* e a *especialização* dos bairros; a *organização* dos espaços abertos, notadamente as praças e jardins públicos” (Lavedan, 1926, p. 4). Os termos usados para desenvolver essas ideias pertencem ao léxico dos arquitetos urbanistas e o objeto é pensado a partir de um conjunto de ações: “traçar”, “distribuir”, “separar”, “organizar”. Lavedan se inscreve em um debate doutrinário. Ele se opõe, por meio de sua obra, à estética do Plano Voisin, que Le Corbusier acabara de difundir por meio do livro *Urbanismo* (Le Corbusier, 1924). Este “defende” um “sistema” de ruas retas, que, no estudo de Lavedan, se encontra rebaixado ao nível dos sistemas primitivos. Em tal debate doutrinário, o historiador toma para si a tarefa de coletar os planos das cidades da Antiguidade ou da Idade Média, representá-los a partir de um código unificado, compará-los, nomeá-los e classificá-los. Esta obra estende uma visão da história como “área de trabalho do arquiteto”, de acordo com a expressão de Jean-Pierre Epron (Epron, 1997, p. 189), como um repertório de formas mobilizáveis dentro do campo de debates, o objeto cidade vindo a substituir o objeto edifício (GRUDET, 2007, p. 45, tradução nossa).

Ao fim dos estudos práticos, Lavedan concluiu com a formulação de uma lei “não universal, nem absoluta”, que explica por que a planta continua “naturalmente” (no caso das cidades que passaram por sucessivas transformações)¹⁶:

Resumiremos assim toda essa argumentação: o plano primitivo de uma cidade só pode ser modificado pela adição ou supressão das ruas. As adições são operações caras, raras, que não podem ser feitas sem deixar vestígios. É improvável que passem despercebidas. As supressões são feitas disfarçadamente, pelo menos os seus autores assim desejariam. Devem-se a proprietários às margens das vias. Mas se estas supressões são fortes demais, provocam protestos e somente instituições muito poderosas (políticas, religiosas, universitárias) conseguem mantê-las: pelo menos

16 O autor identifica outros casos, como as cidades destruídas por catástrofes, ou mesmo aquelas abandonadas pela questão econômica.

as supressões não passam desapercibidas. Se forem leves e parciais, elas não modificam o plano suficientemente para que possam ser reconhecidas à primeira vista. Em outras palavras, toda cidade, deixada por conta própria, conserva a planta sobre a qual se originou. Esta persistência é somente perturbada por intervenções locais, de que a história nos adverte. Na prática, pode-se dizer que as transformações urbanas importantes foram realizadas nas principais cidades apenas no século XIX e que elas não existiram nas pequenas cidades.

É, por conseguinte, possível a utilização por longos períodos, anteriores e posteriores, dos planos de uma época dada, com a única condição de que estes planos ganhem por si mesmos credibilidade. Questão muito diferente que agora iremos examinar (LAVEDAN, 1926, p. 104-105, tradução nossa).

A mais importante contribuição dessa leitura reside no fato de que, quando se quer observar vestígios na cidade de épocas anteriores, as evidências apontam para a permanência de edifícios, catedrais, igrejas ou mesmo edificações ordinárias. Não se deve, entretanto, esquecer que os elementos urbanos também usufruem de níveis de perenidade na composição de vias e parcelamento. É assim que uma antiga trilha pode ser o traçado atual de uma rodovia, canais de irrigação ou drenagem podem ser vias atualmente pavimentadas, um traçado agrícola pode ter interferido na forma e tamanho de quarteirões.

Na virada do século XIX para o XX, novas gerações de pesquisadores, com novas tecnologias e informações documentais (como acesso a fotos aéreas e manipulação de documentos em programas de georreferenciamento), deram prosseguimento a pesquisas sobre a gênese das estruturas urbanas ao mesmo tempo que evidenciaram lacunas.

Pinon (2008), com a publicação da pesquisa “*Défense et illustration de la ‘Loi de persistance du plan’: le problème de la survivance du tracé des rues dans les villes françaises d’origine antique*”, identificou a persistência de fragmentos das camadas urbanas preexistentes em cidades francesas de fundação romana. Fez isso defendendo, como método de reconstituição da história da materialidade dos traçados, a *prospecção retrospectiva*, por meio de fotografias aéreas, mapas cadastrais e análise morfológica, entretanto ele advertiu “que uma reconstituição nunca é mais do que uma hipótese de trabalho” (p. 132).

Procedendo à análise retrospectiva das plantas cadastrais de Bourges, Amiens, Autun, Limoges e Paris, Pinon (2008), após recuperar a lei da persistência de Lavedan (1926), apresentou as “três leis da persistência da planta” e sistematizou as diferenças conceituais entre persistência e permanência. Essas três leis fundamentais referem-se à possibilidade de se fazer um estudo dessa natureza. Segundo o autor, é necessário que se verifique antes de iniciar qualquer pesquisa:

- a. a existência de tipos de plantas urbanas (de matriz colonial, ortogonal, romana etc., a depender da história da cidade);
- b. o fenômeno da conservação do traçado (identificação preliminar de evidências topográficas, implantação de edifícios, antigos caminhos);
- c. a possibilidade de reconstituir as plantas originais.

Com referência à noção da persistência das formas urbanas, para Pinon (2008), seria possível identificar, na análise documental cartográfica, indícios de que a forma atual da cidade é resultado de um processo de permanência (sedimentação) e persistência (deformação) de estruturas anteriores, sejam elas materiais, sejam mesmo imateriais. A permanência das formas urbanas refere-se ao estado em que a estrutura morfológica urbana (estradas ou parcela) não muda. Pinon (2008) distinguiu ainda “permanência de traçado” (ruas modernas/ruas antigas, limites modernos/limites antigos) e “permanência de direção” (ruas modernas paralelas às ruas antigas, limites de áreas modernas paralelos aos limites fragmentados antigos).

No caso da persistência das formas urbanas, a estrutura do elemento urbano se modifica, e o autor distinguiu aqui “persistência de traçado” (fronteiras fragmentadas modernas; parcelas verticais de ruas antigas, alinhamentos fragmentados) e “persistência de direção” (limites de áreas modernas paralelos às parcelas de ruas modernas). A persistência poderá aparecer sob a forma de fragmentos e vestígios.

Pinon (2008) evidenciou o papel significativo das vias, mas também do parcelário nesse fenômeno, porque as parcelas são particularmente estáveis, constituindo-se uma espécie de memória das formas urbanas. Nesse sentido, a validação da teoria da permanência e persistência pode ser praticada por meio de interpretações extensivas e/ou intensivas. A abordagem extensiva se interessa pelas permanências viárias identificáveis nos planos da cidade; a abordagem intensiva, pela persistência, que exige mais investigação, desenvolvimento de planos arqueológicos e análise morfológica de mapas cadastrais. A persistência é, em grande parte, baseada na estabilidade da trama através do tempo:

As “permanências” são frequentes nas cidades de origem antiga (sobretudo no norte da Itália, onde há uma forte “continuidade de vida”), mas mais no planejamento medieval ou moderno, sobretudo nos loteamentos, uma vez que o tempo os transformou menos. Neste último caso, podemos falar da “permanência” de unidades contínuas de tecido urbano. As “persistências” são mais bem exploráveis para recuperar as grandes tramas viárias antigas muito transformadas, a partir da “persistência” das unidades de estrutura urbana descontínuas. Na verdade, os “traçados” estão dispersos e a trama viária antiga sobrevive apenas por seções de vias modernas que podem ocasionalmente formar “regiões” regulares, muitas vezes no centro das aglomerações históricas (PINON, 2008, p. 131, tradução nossa).

Esse tipo de estudo leva a entender que não se trata de processos que acontecem em qualquer rua ou em qualquer sítio, mas há razões particulares que merecem ser destacadas, pois explicitam um entendimento de que a palavra *espontâneo* e o estudo do processo de formação do traçado urbano são incompatíveis. Considerando o caso de estudo das cidades francesas, em que a análise e a restituição hipotéticas das plantas não podem excluir uma análise histórica e política, Pinon (2008) aponta possíveis fatores de permanência:

- a. a continuidade de determinadas vias de circulação pode levar às construções permanentes nas margens das ruas, o que explica a permanência de muitas vias urbanas antigas e medievais que se tornaram ruas comerciais;
- b. a falta de densidade construída é favorável a mudanças, exceção feita às ruas antigas que fossilizam em estradas rurais em áreas de jardins;
- c. a permanência de tráfego é um outro fator especialmente relevante para antigas ruas das cidades.

David Mangin e Panerai (2009), em *Projet urbain*, quando se referem ao projeto do traçado urbano, reconhecem que há pelo menos quatro tipos de informação que permitem pensar a cidade para além de um único projeto, ideologia ou intenções de poder, mas capazes de lidar com diferentes tempos e formas preexistentes (contínuas ou descontínuas): redes viárias; características próprias do sítio (relevo, orientação, vias); parcelamento agrícola das propriedades; estabelecimento de uma paisagem com suas linhas de força e objetos de referência. Interessados pelas razões da permanência dos traçados, os autores questionam:

Mas como um aglomerado urbano ou agrícola pode inscrever no chão marcas que condicionam o uso e as construções posteriores por gerações? Quais são os ritmos de renovação do traçado e de substituição das atividades? Como se entrelaçam as camadas de uma história lenta, secular ou por vezes milenar e a ação imediata dos habitantes? É em torno de tais questões que podemos examinar três exemplos atuais. A história das cidades e do território, as escalas que se combinam, as durações que se sobrepõem. Traçados, portanto, considerados no sentido de um monumento: algo que dura (MANGIN; PANERAI, 2009, p. 101, tradução nossa).

As autoras Marat-Mendes e Mafalda Sampaio estudaram os processos de transformação e de permanência das formas urbanas, por meio de análises cartográficas comparativas de Lisboa. Especificamente sobre as transformações, Marat-Mendes (2015) nomeou quatro propriedades, podendo ou não ser de natureza formal: adaptabilidade, continuidade, flexibilidade e resiliência. Dessas, a continuidade é a capacidade da forma urbana de “continuar a existir ou a manter a sua forma original”.

Para Sampaio (2011), os pesquisadores devem ser sensíveis às memórias dos lugares. Em sua tese, a autora objetivou comprovar que, no projeto de Lisboa pós-terremoto (ocorrido em 1755), o espaço público persistiu, comparando as 25 propostas de renovação da área com a cartografia anterior ao sismo. Da análise de 23 espaços públicos, a autora identificou que a maioria deles é de origem tardo-medieval. E, ainda, observou que as quantificações das métricas desses espaços nas situações anterior e posterior ao terremoto são, na sua maioria, aproximadas. Com isso, ela concluiu que o que mais caracteriza a cidade são os seus espaços públicos pelo elevado poder de persistência ao longo do tempo.

Após a leitura dos estudos sobre cidade europeia, surgiu o questionamento: e o caso da cidade latino-americana? Como se deram os estudos sobre os processos morfológicos de formação e persistência dessas plantas urbanas?

Waisman (2013), em *O interior da história: historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos*, escreveu com convicção que é preciso (re)formular instrumentos historiográficos para compreender e analisar os países não centrais, e destacou conceitos para o desenvolvimento de estudos históricos e prática arquitetônica. Entre os dez conceitos listados, a autora apresentou as *durações históricas*. Nesse trecho específico do livro, ela afirma que a teorização sobre as temporalidades da história, de curta

e longa duração, pode ser aplicada ao caso da cidade latino-americana, considerando o campo tanto das materialidades quanto das ideias, visto que uma duração pode ser contínua ou sujeita a interrupções. Waisman (2013, p. 73) acredita, portanto, que:

Sob estes movimentos – aparecimentos e reaparecimentos, permanências relativas, acontecimentos súbitos – existiriam camadas da realidade arquitetônica que persistem durante tão longo tempo que subsistem sob as mudanças visíveis e podem constituir elementos de estabilidade ou mesmo de atraso na evolução.

Sobre a inércia, numa referência direta a Franco Purini, Waisman (2013, p. 73) considerou que as observações feitas sobre as cidades europeias “conservam, em parte, sua validade para nossas cidades”. No estudo, por exemplo, da inércia da trama, os lotes cadastrais não são invariáveis e a persistência é observada em tipologias (o pátio central, a casa chouriço, medianeiras, o claustro de determinadas ordens religiosas): “A estrutura do lote, no entanto, continuará impondo suas leis à cidade em crescimento e, frequentemente, reproduzirá em altura o esquema primitivo de ocupação do solo” (WAISMAN, 2013, p. 75). Tipologias por vezes surgidas de *acontecimentos* arquitetônicos, mas que podem ter se mantido, inclusive num papel de estrutura central de metrópoles na América Latina, como o traçado urbano, a vocação urbana e o sentido vital da rua.

Reis Filho (2000), ao estudar as transformações da cidade de São Paulo, registrou informações sobre as estruturas variantes e invariantes. Fez uso de desenhos, plantas, mapas, fotografias para tratar de ações ordinárias e extraordinárias, sempre complementando as interpretações cartográficas com a história extraída dos documentos. Entre várias características sobre a forma inicial do assentamento da Vila de São Paulo de Piratininga, o autor buscou evidências tangíveis, inclusive nos mapas coloniais, do que teria sido uma muralha localizada às margens do Rio Tamanduateí. Ao descrever esse elemento, Reis Filho (2000, p. 23) dialogou com a hipótese de que estruturas anteriores podem ter condicionado, pela continuidade, as estruturas subsequentes:

Assim, séculos depois de derrubados os muros de uma vila ou cidade, era possível reconhecer seu antigo percurso, porque seu desenho ficava fixado, pelo menos em parte, no traçado das ruas. Estas formavam em planta um polígono, encadeando-se umas às outras, como uma linha contínua, quase sem interrupções.

As portas também deixavam sinais importantes na paisagem. Para saber sua localização, devemos lembrar que deviam se situar nos limites da vila, abrindo para os principais caminhos de acesso [...].

São esses alguns tipos de sinais que devemos procurar nas plantas antigas da vila e depois cidade de São Paulo, para conhecer o percurso de seus muros.

Em *Quadro da arquitetura no Brasil*, Reis Filho (1970) analisou as relações entre arquitetura e os tipos de lote urbano. Em um dos argumentos centrais do livro, o autor observou que há uma relação direta e estreita entre a forma e dimensão dos lotes urbanos e a forma e dimensão das arquiteturas propostas, havendo uma interdependência entre traçado urbano (bidimensional) e volume edificado (tridimensional). Essa relação é tão forte que o tecido urbano – “a implantação da arquitetura urbana” – resulta da combinação das demandas sociais, econômicas, culturais e tecnológicas que incidem sobre o espaço privado, mas também dos fatores que determinam a forma do espaço público. Como esses fatores vão mudando com o tempo, o resultado dos processos, ou seja, o tecido urbano também vai se transformando ao mesmo tempo que se mantém uma estabilidade transitória.

Reis Filho (1970) entendeu que, no Brasil, durante o século XIX, a relação arquitetura-lote se deu de modo descompassado, com a potência de transformação do lote em defasagem em relação à arquitetura. Naquele tempo, os então novos padrões da arquitetura eclética se adaptavam aos padrões formais dos lotes coloniais que lentamente (ou pouco) mudaram... As estruturas urbanas de fato só viriam a sofrer mudanças formais significativas durante o século XX.

A análise dessas questões de ordem elementar coloca o traçado urbano como detentor e protagonista da memória do território porque esse conjunto bidimensional é o mais persistente às mudanças. Assim como fazem Coelho e Portas, Reis Filho (1970, p. 16) aponta características da dessincronização elementar:

Como ressalva, apenas será de notar que a arquitetura é mais facilmente adaptável às modificações do plano econômico-social do que o lote urbano, pois as modificações deste exigem, em geral, uma alteração do próprio traçado urbano. Em decorrência, os sinais da evolução podem ser reconhecidos quase sempre – senão sempre – em primeiro lugar no plano arquitetônico e só depois no urbanístico, onde são fruto

de uma adaptação mais lenta. Essa defasagem explica algumas aparentes contradições, como, por exemplo, a utilização corrente de esquemas do século XIX em bairros novos das cidades brasileiras dos dias atuais, quando o seu emprego já vai sendo considerado como um arcaísmo em países mais desenvolvidos. Contudo, como se poderá observar do material a seguir apresentado, a arquitetura terá que aguardar a evolução dos modelos urbanísticos, para alcançar o pleno desenvolvimento das soluções arquitetônicas correspondentes.

Estudos práticos: a persistência do elemento público

A temática da persistência morfológica interessa a diferentes autores, cada um com suas particularidades quanto ao contexto socioeconômico-político (no qual determinado objeto se enquadra), ao caráter público e/ou privado do elemento e, propriamente, à escala de abrangência territorial. Alguns autores buscaram entender como se deu o processo da persistência considerando o tecido de uma cidade com ênfase no elemento público; outros deram destaque à persistência do elemento urbano privado, como lotes ou edifícios. Panerai, Susanne Komossa e Rogerio Cardeman, por exemplo, estudaram a forma dos quarteirões ao longo do tempo. Moudon (1986) deu grande enfoque às permanências (e transformações) dos edifícios e, conseqüentemente, dos lotes no caso de estudo de São Francisco. Por sua vez, Glauco Coccozza e Lucas Oliveira (2013) buscaram indícios em fotografias antigas para reconstituir estágios intermediários da forma de praças em Uberlândia, Minas Gerais.

Numa constelação de autores, alguns brilham mais forte do que outros, embora não sejam os únicos ou os mais importantes. Fica a ressalva. Ainda assim, apresenta-se a seguir uma coleção de alguns estudos práticos sobre persistências do elemento público, em diferentes escalas, cuja seleção foi feita contemplando exemplos nacionais e internacionais. Essa divisão de nacionalidade importa menos do que a individualização do elemento persistente.

Os trabalhos identificados foram organizados em alguns grupos a partir da origem do elemento central do estudo morfológico: trama agrícola; características do relevo; trilhas preexistentes; traçados e estruturas romanas; linhas de água; e, por fim, estudos do quarteirão na sua interface com o elemento público. Pode-se

perceber que há muito interesse pelo estudo da persistência do elemento rua, espaço público e bidimensional, influenciado pelas teorias existentes e aqui apresentadas.

Ensanche, Barcelona (Espanha)

Investigadores espanhóis, como Joaquín Sabaté Bel e Manuel Tironi (2008) e Manuel de Solà-Morales i Rubió (1997), interessaram-se pelo estudo do processo de conversão da trama agrícola preexistente na trama do bairro de Ensanche projetado pelo urbanista Ildefons Cerdà i Sunyer para Barcelona, em 1859. O Ensanche, por definição, é caracterizado pela regularidade de uma malha ortogonal que, em Barcelona, corresponde ao desenho de uma área de 880 hectares e aproximadamente 550 quarteirões, distribuídos em eixos de 113,3 metros intercalados com ruas de vinte metros de largura. A malha, nesse caso, foi gerada com o objetivo de expansão da cidade existente além dos limites amuralhados, que, naquele momento, se constituía por um território ocupado por áreas fabris e *pueblos*.

O padrão morfológico preexistente de matriz industrial e agrícola, registrado no levantamento topográfico de 1855, podia ser descrito pela forma de lotes mais compridos do que estreitos e de parcelas agrícolas com predominância de áreas livres para cultivo com baixa densidade construtiva. A imposição da malha reticulada sobre o tecido existente gerou descompassos. Solà-Morales i Rubió (1997) detalhou a resistência da região de Sant Martí de Provençals em aceitar o Plano Cerdà, questão evidente, para o autor, em diferentes elementos: os alinhamentos, o caminho antigo de San Juan de Malta, o parcelamento agrícola ao longo da via Mataró, o parcelamento industrial sobre o caminho do cemitério.

Mais do que um processo de sobreposição de uma nova ordem, produziram-se formas híbridas nas quais a ordem anterior não foi apagada e deixou vestígios expressos na materialidade. Esse mesmo processo foi notado pelo autor no âmbito do lote, porque, nos limites impostos pelo quarteirão, os lotes preexistentes rearranjaram-se em um padrão irregular tanto de forma quanto de tamanho, de modo que o espaço interior do quarteirão ainda guarda a memória tangível da trama anterior.

Sabaté Bel e Tironi (2008), assim como fez Solà-Morales i Rubió, identificaram a preservação de tramas antigas de ordem agrária fundidas no Ensanche em suas análises cartográficas. Nestas, a oposição regular/irregular gerou pontos de atração

para se entender paisagens campestres e fabris que, pouco a pouco, foram se convertendo para a trama regular. Entretanto, a mudança nunca se deu por completo.

Ao analisar comparativamente tempos distintos da planta barcelonesa, na região do bairro de Poble-Nou, Sabaté Bel e Tironi (2008) observaram que, ainda na década de 1990, a estruturante Avenida Diagonal, eixo viário proposto por Cerdà, em parte, não se encontrava executada. Isso se deu em consequência da existência de elementos (por exemplo, cerca de 730 habitações) que estavam no meio do caminho e interrompiam a construção completa dessa avenida. Elementos de uma paisagem outrora cheia de edifícios fabris e suas chaminés, armazéns e edifícios residenciais, que foram gradualmente ajustados às diretrizes do Ensanche. Também são indícios de deformação da planta, em função de elementos persistentes, a irregularidade da forma das praças e a inflexão da trama dada pelo caminho antigo de València, que, nesse trecho, não desapareceu completamente. As evidências da existência do caminho antigo se dão mais pela análise bidimensional da planta do que por elementos tridimensionais.

Solà-Morales i Rubió (1997) e Sabaté Bel e Tironi (2008) concordam em afirmar que o tecido urbano desse caso barcelonês é resultado de uma sucessão de ações que miravam a completa execução de um plano urbano previamente desenhado, de intervenção sobre o existente. Ainda sobre as transformações e permanências no Ensanche, Sollero Lemos (2011), em sua dissertação, apresentou uma sobreposição da divisão de terras agrícolas da planície de Barcelona na malha do Ensanche. A manutenção das exceções à regularidade da malha, segundo a autora, pode ser atribuída a legislações. Em 1907, a Câmara Municipal aprovou o Plano Jaussely, elaborado com o objetivo de conectar as ligações viárias desde o centro até os *pueblos* periféricos. Um dos critérios estabelecidos por esse plano foi de manter a utilização de algumas estradas durante o período de implantação do Plano Cerdà, o que evitou o desaparecimento de vias como: Rua Pere IV (antigo caminho para a França), Avenida Mistral (antigo caminho do bairro de Sants), Avenida de Roma (antigo caminho do bairro de Les Corts), Travessa de Gracia (antiga via romana).

Faubourg Saint-Antoine, Paris (França)

No estudo das permanências e persistências materiais em Faubourg Saint-Antoine, que é uma via de saída da cidade, Crescenzi (2004) observou os processos envolvidos

na passagem do estágio rural do território para subúrbio urbanizado, considerando aspectos espaciais, temporais e socioeconômicos. A partir da leitura e análise comparada de uma série de cartas (sendo a mais antiga de 1380), considerou-se como objeto de estudos o processo de formação da malha urbana, ao mesmo tempo que o elemento de partida, a rua principal, permaneceu. Nesse exemplo, como em outros estudos de caso, as plantas de cadastro foram criadas com o objetivo de serem documento fiscal, jurídico e garantia de propriedade da terra e, por isso, foram utilizadas como fonte documental primária para o estudo da forma urbana.

Sobre esse *faubourg*, a autora aponta algumas questões. Primeiro, o processo de formação do subúrbio não modificou a materialidade do eixo. Quanto ao uso, as atividades que se desenvolveram no entorno também se mantiveram, ao longo do tempo, com o mesmo perfil, o que denota a importância das trocas comerciais para a permanência e a consolidação de elementos. Na interpretação das parcelas privadas, o lote, como unidade morfológica mínima de um traçado urbano, mostrou-se peça fundamental para o registro da história da região. Por esse motivo, Crescenzi (2004) propôs uma classificação tipológica de elementos: a parcela ao longo da via (arquiteturas ordinárias implantadas em parcelas em série de quatro e cinco metros de testada); a casa isolada no lote; a propriedade religiosa, como abadias e conventos; a propriedade ligada ao modo de produção agrícola.

A dupla presença da terra cultivada e da parte urbanizada se equilibra e desequilibra ao longo do tempo. Há um outro padrão registrado: a terra cultivada não se encontrava às margens da via, mas resultava de parcelamentos e atravessamentos de outras vias secundárias. Por se tratar de área suburbana, há poucas regras observáveis de urbanização, entretanto as características formais de um determinado elemento foram notadas tanto na análise da planta quanto na análise das fachadas. Entende-se aqui uma influência estilística mais forte do que uma intervenção direta da legislação do período.

Rotas de saída em Lisboa (Portugal)

Seguindo uma lógica interpretativa influenciada pela teoria de construção do território da escola italiana muratoriana e caniggiana, o arquiteto português Carrilho da Graça (2015) fez uma leitura do território de Lisboa identificando as principais

linhas topográficas, sua relação formal com vias estruturantes e edifícios emblemáticos. Com isso, compreendeu que o eixo das linhas topográficas está na base primitiva do modo como o homem se deslocava no território e, por consequência, também na base lógica de formação dos primeiros assentamentos humanos.

Em Lisboa, Carrilho da Graça (2015) identificou um crescimento urbano em sintonia com a topografia, os primeiros assentamentos estavam localizados nos planaltos e nos fundos de vale, áreas destinadas à agricultura. Com base em análises comparativas entre três documentos cartográficos, o arquiteto observou lógicas e padrões. Por exemplo, as regiões no alto (os promontórios) foram sucessivamente escolhidas para a construção dos conventos entre os séculos XII e XIV, enquanto o fundo dos vales recebia olivais e hortas, o que reflete, inclusive, na toponímia atual de algumas ruas e bairros: Bairro Alto, Rua do Pocinho dentre as Hortas. As linhas de vale também funcionavam, fundamentalmente no caso de Lisboa, como as primeiras entradas na cidade através das portas das muralhas. O conjunto formado por pontos e linhas deu origem a espaços tanto públicos quanto privados e, em grande parte, ainda podem ser identificados no traçado urbano.

Sobre Lisboa, Fernandes (2014) aborda a questão da persistência dos itinerários primitivos no contexto da capital portuguesa. O autor afirma que o processo de produção do traçado por adição, no perímetro urbano, tende a preservar e incorporar “vestígios da humanização”, como é o exemplo dos caminhos primitivos. Alguns desses caminhos primitivos urbanizados tornaram-se ruas principais, outros se reestruturaram persistindo como referência para o desenho do novo arruamento. O autor cita como exemplos os casos do projeto das avenidas novas de Lisboa, que permitiu a permanência dos antigos caminhos; do núcleo central de Loulé, onde coexiste uma malha regular de expansão com as preexistências; o antigo caminho de saída de Lisboa sentido norte, que foi preservado na produção do traçado urbano e se sedimentou nas ruas Portas de Santo Antão, São José, Santa Marta, São Sebastião da Pedreira; entre outros.

Em Lisboa, independentemente das particularidades de cada contexto social, de modo geral os itinerários primitivos foram integrados ao traçado, sendo visualizados pelo contraste irregular que causam em relação à malha regular. Para o autor, a marca das preexistências é o que dá o sentido de identidade e de memória ao território.

Avenida Broadway, Nova Iorque (Estados Unidos)

A origem da Avenida Broadway, localizada em Nova Iorque, é uma trilha indígena antes denominada Wickquasgeck Trail¹⁷, que percorria uma linha de cumeada que passava entre áreas alagadas e pedras, perfazendo aproximadamente cinquenta quilômetros, desde o sul até o norte.

Com a chegada dos colonizadores holandeses ao continente norte-americano, em meados do século XVII, parte de Manhattan foi dominada ao mesmo tempo que a trilha existente foi mantida, tornando-se a principal ligação de New Amsterdam com o norte da ilha. Nesse momento, deu-se a denominação dessa trilha de Broadway, que deriva diretamente do holandês *breed weg* e significa caminho largo.

Herman Hertzberger, Vitor de Oliveira e Carrilho da Graça e colaboradores fazem referência a esse exemplo de persistência morfológica. Oliveira (2016) registrou a história do processo de formação do traçado urbano a partir das primeiras ocupações e as iniciativas do desenho regular da trama promovidas por agentes do capital privado. Em 1807, o Estado contratou John Randel Jr., colocando-o a serviço do Plano de Comissários de 1811 para elaborar um levantamento topográfico da área (trabalho realizado entre 1808 e 1817) e um planejamento reticular de ruas que se assentou sobre a ocupação previamente existente. Apesar das consequências da sobreposição, vestígios anteriores se mantiveram e podem ser identificados, como é o exemplo da irregularidade da Avenida Broadway, que se manteve por seus atributos funcionais. A Rua Stuyvesant é outro ponto de inflexão da malha ortogonal.

Além da lógica funcional como justificativa para a persistência do elemento, Carrilho da Graça e colaboradores (2015), numa análise que culmina na leitura do território lisboeta, destacam, como uma das referências conceituais, a Avenida Broadway e suas características topográficas:

Manhattan, por exemplo. Para toda gente é uma ilha e uma grelha, e depois há a Broadway que cruza a grelha. Mas é o contrário: a Broadway é a linha de fecho que já lá existia, é a espinha dorsal da ilha. Essa ideia é muito clara quando se faz a

¹⁷ Denominação indígena que faz referência a cascas de árvore que, espalhadas pelo chão, demarcavam a trilha.

Broadway a pé. As ruas descem claramente a partir deste ponto mais alto. Quando estamos em Manhattan e conseguimos formar este tipo de reflexões sobre o território, apercebemo-nos de que o que torna aquilo fantástico não são só os edifícios e as avenidas que nos são familiares, não é só a grelha, nem os acontecimentos edificados pelo cinema e pelo imaginário. Se conseguirmos voltar ao território descarnado, à espinha dorsal, à luz reflectida pela água do rio Hudson a partir dos enfiamentos daquelas ruas, voltamos a entender tudo de maneira essencial. Se tivermos que fazer lá um projecto, é tão importante a memória da 5ª Avenida e dos filmes como do território (CARRILHO DA GRAÇA *et al.*, 2015, p. 44-45).

Sob uma perspectiva arquitetônica, os princípios simples do *grid*, em nível bidimensional, são destaques do texto de Hertzberger (1999), por proporcionarem uma ampla série de soluções arquitetônicas. Também distintas são as perspectivas dadas pela implantação do *grid* aos limites insulares de Manhattan, uma ilha em si mais comprida do que estreita, proporcionando perspectivas nas direções longitudinal e transversal. A evidência do confronto entre a lógica da malha ortogonal cortada pelo caminho antigo da Broadway é considerada uma quebra de monotonia. Esse corte diagonal provocou a formação de lotes de formatos singulares, tendendo a triângulos e trapézios, como é o caso do lote onde está implantando o edifício Flat Iron, projeto do arquiteto Daniel Burnham em 1902.

Caminho Peabiru, São Paulo (Brasil)

A existência de um caminho indígena sul-americano que conectava povoamentos desde os Andes até o Oceano Atlântico foi registrado pelos padres jesuítas tão logo chegaram ao Brasil, no século XVI. Teóricos contemporâneos acreditam que, com seus mais de 3 mil quilômetros, o caminho passava por quatro países (Peru, Bolívia, Paraguai e Brasil) e, dentro dos limites do território brasileiro, percorria as cidades de Foz do Iguaçu, Botucatu, Sorocaba e São Paulo (entre outras cidades e estados, como o Paraná).

Desde o século XIX, diversos pesquisadores se detiveram sobre o estudo do Caminho do Peabiru. De modo geral, eles atribuem, por hipótese, a existência desse caminho a uma função comercial estabelecida como intercâmbio entre povos indígenas que habitavam o litoral e o interior do continente, além do sentido criado pelos

povos incas para dominação territorial do império e circulação de metais preciosos, como o ouro, desde Cuzco (Peru) até o litoral atlântico. Sobre os aspectos materiais desse caminho, foram identificados fragmentos que evidenciam sua existência em áreas vegetadas, rurais e mesmo dentro do tecido urbano; são evidências de origem arqueológica, historiográfica e cartográfica. Os vestígios identificados levaram a concluir ter sido uma trilha de aproximadamente 1,40 metros de largura, chegando a ser pavimentada por pedra em alguns trechos e recoberta por gramíneas em sua maior parte:

É plausível supor, sem dúvida, que, mesmo antes da conquista, certas trilhas indígenas fossem mais do que picadas intratáveis: no Brasil há o exemplo bem conhecido do Peabiru, ou Caminho de São Tomé, largo de oito palmos, por onde nascia uma erva miúda que, dos dois lados, crescia até quase meia vara, e ainda quando queimassem os campos nascia sempre aquela erva e do mesmo modo (HOLANDA, 1994, p. 40).

Sobre o estudo dos fragmentos desse caminho, no trecho compreendido pelos limites da cidade de São Paulo, destacam-se as pesquisas de Holanda, Gustavo Neves da Rocha Filho e Daniel Issa Gonçalves. Também há indicativos sobre o Caminho do Peabiru nas leituras de Glória Kok e Vallandro Keating. Holanda (1994) reconheceu São Paulo como um nó de caminhos identificando, por meio de pesquisa documental textual, diversos trajetos de andanças e expedições no período colonial brasileiro, inclusive o Peabiru. Em *Caminhos e fronteiras*, Holanda (1994), ao tratar da São Paulo do século XVII, faz referência ao Peabiru ao mesmo tempo que destaca um sistema de estradas com rotas ligando o sertão à costa. Sobre os “tênués e rudimentares” caminhos de indígenas, as trilhas de bandeirantes “que apenas seguiam caminhos já existentes” em sua marcha a pé, o autor afirma:

Da existência efetiva dessas vias já com caráter mais ou menos permanente, antes de iniciar-se a colonização, nada autoriza a duvidar. E ainda hoje, o traçado de muitas estradas de ferro parece concordar, no essencial, com o dos velhos caminhos de índios e bandeirantes, sinal de que sua localização não seria caprichosa (HOLANDA, 1994, p. 26).

Ao modo de Pinon (2008), Holanda faz um indicativo da persistência de direção do traçado, justificado pela escolha de indígenas por lugares mais seguros e, portanto,

apropriados às trilhas: “A pouca largura desses caminhos, que se adaptavam particularmente ao sistema de marcha característico dos índios, não constituiu sério obstáculo a que fossem mais tarde utilizados pelos adventícios” (HOLANDA, 1994, p. 33). O paulista, durante todo o século XVII, caminhava a pé e se adaptava mal às cavalgadas, “o século das bandeiras”.

Rocha Filho mapeou alguns trajetos coloniais primeiramente inventariando os caminhos descritos nos textos e depois recorrendo a técnicas de fotointerpretação para traçar as direções, inclusive com a contribuição de dados fornecidos por, entre outros, Teodoro Sampaio. Uma das hipóteses de trabalho desse pesquisador é que o caminho de Pinheiros e o antigo caminho do mar, que passavam por Santo André, fazem parte de um mesmo complexo (GONÇALVES, 1998). Outra questão colocada é que um dos ramais do Peabiru foi a denominada Trilha dos Tupiniquins, que ia desde o litoral até São Paulo, passando por pontos posteriormente conhecidos, como o Pátio do Colégio e a Rua Direita (seguindo um trajeto que hoje é parte das avenidas Consolação e Rebouças).

Também no sentido de estudar a persistência de antigos caminhos indígenas no tecido urbano de São Paulo, Gonçalves (1998) investigou a mesma hipótese de que os caminhos do mar e de Pinheiros (Jeribatiba) preexistiam à colonização portuguesa e constituíam parte do chamado Caminho Peabiru – que significa caminho para a terra sem males –, que ligava o litoral brasileiro ao interior peruano. Para tanto, utilizou-se da identificação de pontos que poderiam ter ancorado esse caminho. O autor reconstituiu hipoteticamente o caminho indígena, em remanescentes viários no trecho que passa por São Paulo, evidenciando vestígios de paragens, trilhas e rios na cartografia histórica (Planta da cidade de São Paulo, 1810; Mapa Sara Brasil – São Paulo, 1930) e em fotografias aéreas, de 1962. Essa metodologia é fruto do trabalho de investigação do professor Gustavo Neves da Rocha Filho (livre docência USP, 1992).

Além dessas fontes, outro indício com o qual Gonçalves (1998) trabalha são os limites de propriedades de terras e linhas topográficas de espigão para se chegar à direção dos trajetos principais. Sobre a topografia, ele relatou:

[...] quando falamos em remanescentes viários do Peabiru em São Paulo, logicamente estamos nos referindo ao traçado que este possuía na época em que por ele trafegavam os primeiros europeus, ou seja, no início da colonização. Em um terreno

amplo como o da capital, podem-se encontrar várias ruas de espigão e admitir diversas variantes do caminho indígena. Há que deixar claro, portanto, que o caminho que estudamos é aquele que está indicado, muito timidamente, nos velhos papéis quinhentistas e posteriores (GONÇALVES, 1998, p. 63) .

Caminho dos Goyases, Goiás (Brasil)

Do conjunto de obras de Reis Filho sobre a história da urbanização no Brasil, destaca-se, como um estudo das permanências de trilhas, a obra *O caminho do Anhanguera*, de 2014, na qual o professor buscou demonstrar, entre outros aspectos, que a atual Rodovia Anhanguera, uma das saídas de São Paulo, sentido Goiás, é a permanência de fatores tangíveis, como uma trilha indígena e comercial, e intangíveis, como as memórias:

A Via Anhanguera guarda em seu nome uma dupla referência histórica. De um lado, lembra a antiga trilha de indígenas, que de São Paulo levava ao Planalto Central, também conhecida como Caminho dos Goiazes. De outro, registra a memória de dois sertanistas da família Bueno, pai e filho, apelidados ambos de Anhanguera, que legaram ao caminho sua alcunha. Percorreram a trilha no século XVII, para apresamento de indígenas. O mais novo voltou, na terceira década do século XVIII, em busca do ouro do Planalto Central. Iniciou, então, o desbravamento e povoamento dos territórios ao longo da trilha e em regiões do atual estado de Goiás (REIS FILHO, 1970, p. 9).

No primeiro capítulo, Reis Filho (2014) descreveu a existência de uma trilha indígena percorrida pelos Anhanguera, partindo de São Paulo em direção a Jundiá e ao norte, conhecida como “Caminho dos Goiazes” (rota de penetração dos bandeirantes a partir de 1722). Aos poucos, ao longo desse caminho, foram criados pontos para auxílio aos viajantes, como pousos e abrigos. Tratava-se, no século XVII, de uma rota comercial que interligava o litoral aos sertões de Goiás e que foi sendo infraestruturada, embora se tenha mantido quase a mesma direção.

Outros autores se detiveram sobre a identificação do Caminho dos Goyases. Entre eles, destaca-se o trabalho de Lenora Barbo (2015), que, sob orientação de Andrey Schlee,

elaborou um estudo sobre as trilhas primitivas (indígenas ou não) na região central do Brasil, com foco em Goiás. Tendo como dois dos objetivos da tese inventariar dados cartográficos e reconstituir o traçado das antigas vias de comunicação que cruzavam o Planalto Central no Brasil colonial, a autora trabalhou com o redesenho comparativo das direções em diferentes cartas. Esse trabalho se amparou no uso do Sistema de Informações Geográficas (SIG) como ferramenta para a reconstituição dos traçados.

A partir do inventário de aproximadamente oitenta mapas produzidos entre 1722 e 1889, Barbo (2015) localizou e reconstituiu a rede dos principais caminhos terrestres existentes, tendo como referência a Vila Boa (atual cidade de Goiás). A partir de trilhas indígenas (mais ou menos permanentes), ou caminhos autorizados pela Coroa, no século XVIII, em Goiás, a autora numerou cinco direções distintas: Picada de Goiás; Estrada do Cuyabá; Estrada da Bahia ou Caminho dos Currais; Estrada do Norte; Caminho dos Goyazes.

Caminhos primitivos na área central do Rio de Janeiro (Brasil)

Mauricio de Almeida Abreu (2010), em *Geografia histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*, elaborou mapas hipotéticos do Rio de Janeiro do século XVI, inclusive com a indicação dos caminhos primitivos. O caráter hipotético da reconstituição é colocado como alternativa de investigação, porque a colina original do sítio carioca foi arrasada, a documentação cartográfica do período colonial do Rio de Janeiro não existe e as fontes documentais de períodos posteriores devem ser utilizadas com cautela. Como o próprio autor diz, foi possível se aproximar do Rio primitivo “juntando peças de um quebra-cabeça, [...] ainda que saibamos que nunca seremos capazes de avistá-lo perfeitamente” (ABREU, 2010).

Segundo esse autor, para assentar a cidade de São Sebastião, Mem de Sá relatou ao rei ter escolhido uma colina. Essa opção, necessariamente, veio acompanhada da abertura de caminhos que lhe dessem acesso, interligando a parte alta e baixa da cidade, alto da colina e várzea. Amparado em pesquisa documental, Abreu (2010) identificou três dos caminhos das primeiras décadas de vida da cidade: o caminho em direção a Piaçaba, conhecido posteriormente como Ladeira da Misericórdia; o caminho do Poço do Porteiro (século XVII), denominado depois de Ladeira do Seminário, que se juntava na várzea a uma antiga trilha indígena; e, por fim, a Ladeira do Colégio ou

Ladeira do Carmo. Em alguns trechos do livro, o autor tratou da persistência da forma e do caminho do Poço do Porteiro, com a seguinte descrição: “Descendo a encosta em direção oposta à ladeira da Misericórdia, esse caminho era o mais íngreme dos três e, ao que tudo indica, se juntava na várzea a uma antiga trilha indígena que, em seu trecho inicial, seguia o eixo da atual rua Evaristo da Veiga” (ABREU, 2010, p. 218).

Uma das linhas de investigação utilizadas pelo autor para recuperar o processo de materialização da cidade do Rio foi a consulta a (raros) documentos sobre as sesmarias de chãos, tipo específico de sesmaria no Brasil colonial, que tratavam da doação de “pequenas extensões de solo aos moradores dos núcleos urbanos para que ali erguessem suas moradias” (ABREU, 2010, p. 214). Baseado em informações sobre a apropriação e a doação dos chãos constantes nas cartas de sesmarias, o autor novamente abordou a questão da persistência dos espaços públicos, notadamente da rua:

Levando-se em conta a documentação relativa ao final do século XVI, o mapa demonstra que, àquela época, a várzea já tinha alguns poucos logradouros públicos. Dois deles eram, na realidade, caminhos que partiam em direção ao interior, sucedâneos de antigas trilhas indígenas (ABREU, 2010, p. 240) .

Rede de vias romanas na Europa

A rede viária romana, com perfil político e econômico de expansão do império, atingiu a escala do continente europeu, chegando até a Península Ibérica. Sobre esses itinerários primitivos, estudiosos partiram de análise documental cartográfica, textual e arqueológica para identificação de fragmentos materiais de antigas vias romanas. Alguns desses foram redesenhados pelos pesquisadores, ainda que hipoteticamente, a partir da conexão de elementos, como vilas, miliários, pontes, necrópoles, castros, cultivos agrícolas, já que muitas vezes esses vestígios estão associados à existência de uma via nas proximidades.

Muratori (obra não publicada), em estudos desenvolvidos a partir da década de 1960, recuperou as ligações entre as disciplinas do urbanismo e da geografia física numa metodologia que permitiu aproximar a leitura do território com a identificação de sua estrutura natural. Em obra de 1967 (não publicada e inacabada), Muratori analisou as lógicas de composição do espaço territorial em diferentes escalas. Ao tratar da escala continental, elaborou o desenho das linhas de cumeada, indicando-as

como as principais direções tomadas pelos romanos para expansão dos domínios imperiais. Nessa escala, considerou a rede de estradas denominada de *Viae Publicae*, hierarquicamente dominante para expansão militar.

Esses estudos apontaram que uma das vias romanas que cruzou o continente europeu desde a Itália até Portugal correspondeu, em parte, ao itinerário entre *Bracara Augusta* (Braga) e *Olisippo* (Lisboa), na direção das atuais Estrada Real, Estrada Nacional (EN1) e Autoestrada (A1). Estas seguem paralelas, ou mesmo coincidentes em alguns pontos, até *Conimbriga*, uma das maiores povoações romanas em Portugal, localizada nos arredores de Coimbra.

Ribeiro e Martins (2016), à escala de Portugal, analisaram a região do entorno de Braga para avaliar as transformações do plano urbano, parcelamento e uso do solo, buscando considerar a importância do sistema viário romano nesse processo. Dados arqueológicos, como a identificação do perímetro da muralha, as portas de entrada da cidade, necrópoles e traçados de vias, foram fonte da investigação, bem como documentos cartográficos, como o Mapa de Braunio, datado de 1594. Para as autoras, foi o cruzamento dessas diferentes fontes documentais e a utilização de um método histórico de análise regressiva que contribuíram na análise da morfologia da cidade de Braga em distintos períodos.

Com os estudos realizados, as autoras chegaram a algumas conclusões. Uma delas foi que a formação de ruas, a partir de antigos caminhos romanos, se deu de forma progressiva e mais ou menos contínua. O crescimento posterior de Braga ocorreu ao longo dos caminhos periféricos, com o predomínio de parcelas estreitas e profundas, de uso residencial. Posterior à fase inicial de implantação, a ação foi ampliar a rede de estradas e regularizar os caminhos por meio de legislações, como aquelas que incidem sobre os alinhamentos. Se, por um lado, foram identificadas alterações formais, por outro, há persistência de direção.

Em outro exemplo de estudo, Pinon (2008) analisou o traçado de ruas de cinco cidades francesas de origem romana. O legado investigado foi o da trama urbana, que, na região da Gália, como em todo o mundo romano ocidental, é caracterizada por uma trama viária ortogonal, regularmente dividida. As variações à regularidade podem ser atribuídas a estradas preexistentes e foi justamente o reconhecimento dessa irregularidade que permitiu reconstituir hipoteticamente a trama anterior e os fragmentos que persistiram no tempo.

Em *Architecture et urbanisme en Gaule Romaine*, Pinon (*apud* MARTINS, 2013) analisou o traçado e a localização dos principais edifícios romanos em 96 cidades galo-romanas. Recorrendo novamente a plantas cadastrais históricas e cartas arqueológicas, o autor utilizou o método comparativo para reconstituir um modelo teórico de traçado e identificar a localização de antigas estruturas, por exemplo, o fórum, o anfiteatro, a muralha e teatros.

Martins (2013) procurou vestígios de estruturas romanas em cidades portuguesas, como Braga, Évora e Coimbra. Para o autor, a evolução morfológica da cidade portuguesa mantém relação direta com os elementos urbanos preexistentes por meio da utilização contínua. Fazendo uma referência ao texto de André Corboz e à noção de palimpsesto, Martins (2013) afirma que, ao analisar estruturas preexistentes, lida-se mais com a ideia “de um texto ao qual são apagadas e acrescentadas letras ao longo dos séculos” do que com um processo de apagamento para escrever novamente por cima. Sempre fica alguma coisa.

Com fontes bibliográficas, documentais, arqueológicas e análises tipológicas, o autor utilizou o redesenho para elaborar plantas hipotéticas, segundo estrutura física, estrutura urbana e edificado notável. Dessa forma, foi possível identificar a localização das estruturas romanas anteriores e o modo como elas influenciaram a forma atual do tecido urbano, concluindo que os grandes edifícios públicos tendem a resistir ao longo de vários séculos, substituídos em “épocas de transição cultural”.

No estudo específico de Coimbra, Martins (2013) demonstrou a capacidade que as estruturas e os edifícios religiosos têm de se perpetuar no tempo, não exatamente em sua totalidade, mas na identificação de limites externos e alinhamentos. Dois exemplos específicos são destacados pelo próprio autor: o caso do limite lateral do cardo romano, que é identificável no alinhamento da Rua de Quebra Costas, e a relação de permanência entre os limites externos da mesquita, que, mesmo destruída, definiu para sempre os limites externos da Igreja de São Pedro.

As linhas de água preexistentes

A associação entre os aspectos formais de linhas de água (rios, córregos ou canalizações produzidas pelo homem) e de ruas é a abordagem teórica de uma parte dos autores que lidam com as persistências materiais. Esse é o caso de canais de irrigação/

drenagem, que são a forma pretérita de vias ou de rios que foram canalizados e transformados em ruas, como as *ramblas* espanholas. Entre alguns exemplos colecionados, nota-se a relevância das linhas de água no desenho do traçado urbano.

Mangin e Panerai (1999) chamaram a atenção para alguns aspectos morfológicos no estudo da permanência do traçado. Um deles, exemplificado com o caso da cidade do Cairo (Egito), é a relação entre trama urbana e trama agrícola, que evidencia como essas tramas compartilham a mesma lógica territorial. Essa relação descrita pelos autores se dá devido a sobreposição da urbanização sobre antigas estruturas do solo, quando, então, ocorre o compartilhamento de lógicas e hierarquias.

Dentro do parcelamento agrícola do Cairo, ligado ao tema da conexão entre a forma de rios e de ruas, a estrutura morfológica apresenta-se diretamente conectada ao sistema de irrigação preexistente. Nesse padrão, a distribuição de canais públicos dimensionados segundo infraestrutura sugere lógicas para leitura de uma urbanização espontânea que, a princípio, não apresentaria regramento algum. Os autores concluem que a função do canal, neste caso de estudo, é dupla, servindo tanto para irrigação quanto para acesso às propriedades (mantendo larguras entre trinta e sessenta centímetros):

No Cairo, a urbanização não planejada da terra agrícola utiliza, hoje em dia, os mesmos procedimentos: o canal central de irrigação de um campo é transformado em rua, e os lotes edificáveis resultam frequentemente do parcelamento feito em função da irrigação [...]. Na Holanda, a mudança de um parcelamento quase sempre indica o limite de um polder (área obtida por meio de barragens sucessivas), registrando assim etapas de construção de um território (PANERAI *apud* LEITE, 2016).

Viganò (2006), em *Water and asphalt*, explorou analiticamente a região do Vêneto, buscando entender aspectos característicos do fenômeno da dispersão no território italiano. Nesse estudo, as dimensões da água e do asfalto mantêm relações que podem ser categorizadas: operando paralelamente; construindo uma paisagem; ou mesmo mantendo uma relação de distância quando se especializam separadamente e definem lados opostos. Essas relações não são contemporâneas, existem há séculos.

No caso italiano, é conhecido o *roman centuriatio*, desenvolvido no século II, simultaneamente, como sistema de drenagem, de subdivisão parcelária e de

infraestrutura rodoviária. Na Idade Média, a ordem beneditina recuperou esse ordenamento abandonado e o reconstruiu em parte. Ao longo dos séculos, a racionalização do território continuou segundo outras diretrizes dadas, por exemplo, durante os anos 1930, com base na influência de desenho de canais holandeses. É certo, pois, que cada período desenhou as relações asfalto-água criando paisagens distintas.

Bartalini (2006, 2010) se questiona sobre o valor afetivo e simbólico de rios e córregos ocultos (canalizados ou tamponados) na cidade de São Paulo, sobre os quais, em sua maioria, foram construídos grandes eixos viários. Também são frequentes os casos de lotes sob os quais passam córregos, como é o caso do edifício do Serviço Social do Comércio (Sesc) no bairro Pompeia. Como muitos desses elementos hídricos estão no subsolo, o autor recorreu a vestígios em campo para identificação de percursos: áreas verdes de formato irregular, alargamentos inesperados, becos e vielas, bocas de lobo, forma do relevo, complementando com análise documental cartográfica.

Com o interesse da pesquisa voltado para as áreas urbanizadas consolidadas, Bartalini demonstrou, nesse estudo, sensibilidade sobre a memória do território que, pelas próprias ações do homem, vai se perdendo. Constitui um trabalho que, embora recorra às disciplinas de geografia, história e cartografia, não se aprofunda na dimensão analítica morfológica, mantendo foco na abordagem paisagística e afetiva.

SOBRE A ESTRATÉGIA METODOLÓGICA



É, pois, o tempo mesmo o que se torna visível na montagem de imagens. Corresponde a cada qual – artista ou sábio, pensador ou poeta – converter tal visibilidade na potência de ver os tempos: um recurso para observar a história, para poder manejar a arqueologia e a crítica política, “desmontando-a” para imaginar modelos alternativos.

Georges Didi-Huberman (2010, p. 7, tradução nossa)

A lógica cartesiana, que está nas bases do racionalismo e do funcionalismo, considera o mundo e a natureza como um conjunto de elementos que, para ser entendido, deve ser decomposto em entidades elementares e irreduzíveis. Seguindo essa lógica, decompõe-se um edifício em multielementos essenciais – pilares, lajes, fundação – que, articulados entre si, formam um sistema construtivo replicável em escala industrial; da mesma forma, uma cidade é decomposta em espaços funcionais destinados a trabalhar, circular, morar, cultivar o corpo e o espírito. Num cenário específico, esse método atendeu às necessidades de reconstrução dos tecidos urbanos (destruídos pelos bombardeios da Primeira e da Segunda Guerra Mundial) e de promoção de habitação a centenas de pessoas, considerando, além dos valores estéticos e técnicos, a lógica da pré-fabricação mais rápida e econômica na sua repetição.

Contudo, o período que sucedeu à Segunda Guerra Mundial na Europa trouxe mudanças e questionamentos ao *paradigma da máquina*, caracterizado pelas críticas ao racionalismo como método de projetos, por ser apontado como redutor das complexidades da realidade. Em contraponto, valores como o sentido do comum passaram a se manifestar e a serem apreciados pelos acadêmicos na observação e registro das arquiteturas anônimas, na valorização do vernacular, na pequena escala do ordinário e do coletivo: “Todos eles defendem que, além de elementos racionais, sistemáticos e metódicos, toda atividade, científica ou artística, complementa-se com mecanismos irracionais de astúcia, de inspiração e de sorte” (MONTANER, 2013, p. 70).

Segundo Moudon (1997), um estudo em morfologia urbana lida, fundamentalmente, com três componentes: forma, abrangência e tempo. Entretanto, os autores ou grupos de uma mesma linha de pesquisa abordam esses componentes de forma variada, em função do objeto e do objetivo que motivam os estudos e, propriamente, dos métodos e meios utilizados. Se, por um lado, há uma convergência no sentido do que é um estudo morfológico, por outro, a autora aponta a divergência e/ou complementação nas questões de método, ou sobre *como* fazer um estudo dessa natureza.

Ao comparar estágios sucessivos de representação do território, por meio de uma análise morfológica, as permanências e transformações do traçado urbano podem ser identificadas em suas particularidades, intensidades e generalidades: “A cidade resulta de um constante processo de sobreposição de elementos, em permanente transformação, sendo um objeto ao qual o conceito de ‘momento acabado’ será sempre estranho” (COELHO, 2014). Logo, ao buscar responder à pergunta

sobre como estudar as transformações físicas da cidade que ocorrem ao longo do tempo, não só a variável *forma* que o traçado urbano expressa é importante para esta pesquisa, mas também a variável *tempo*. Para tratar das questões de método adotadas, recorreu-se à construção de um “sistema de análise”, composto por três conjuntos de referência e baseado no que foi proposto por Borie, Micheloni e Pinon (2008, p. 33 , tradução nossa).

Falaremos mais de “noções” do que de “conceitos”, dando assim a entender que não pretendemos desenvolver aqui um sistema de análise completo e fechado. Por estas mesmas razões, tão pouco falaremos de “método” de análises, mas sim de “sistema” de estudo.

Assim, na apresentação do Conjunto I, utilizam-se imagens evocativas advindas do campo das artes para entendimento da natureza do objeto em análise, fundamentalmente para especular sobre como registrar a cidade, um objeto mutável. No Conjunto II, propõe-se um sistema de análise que se serve da abordagem e da estratégia metodológica da tese que origina este livro. No Conjunto III, apresentam-se os procedimentos metodológicos para abordagem do objeto empírico por meio da descrição do passo a passo da pesquisa realizada em fontes primárias e secundárias.

Conjunto I – Imagens evocativas de Marey-Balla-Carroll

Latour e Yaneva (2017), em artigo sobre a pesquisa em arquitetura, perguntaram: quais poderiam ser as vantagens de abandonar a visão estática do edifício em favor de capturá-lo como um fluxo de transformações? Segundo os autores, após séculos de uso da técnica do desenho em perspectiva e da projeção geométrica euclidiana, a dimensão do conflito e das transformações com diversas interferências pelas quais os edifícios (geralmente) passam ainda não foi registrada de forma convincente. Argumentam que, se até mesmo os materiais de construção se transformam ao longo do tempo, no caso da arquitetura, não se estaria lidando com um objeto estático tal como parece ser, mas com um objeto em movimento, como um pássaro em pleno voo:

Todo mundo sabe – e especialmente os arquitetos sabem, é lógico – que um edifício não é um objeto estático, mas um projeto em movimento, e que, uma vez

construído, envelhece, é transformado por seus usuários, modificado por tudo o que acontece dentro e fora, e que ele passará ou será renovado, adulterado e transformado além do reconhecimento (LATOURE; YANEVA, 2008, p. 80, tradução nossa).

Como metáfora conceitual para especular sobre uma resposta para o que seria uma nova pergunta aos teóricos da arquitetura – como transformar uma visão estática do prédio em uma sucessão de *freeze frames* que registrariam o fluxo contínuo de um edifício? –, Latour e Yaneva recorrem à arte e à obra de cronofotografia do francês Étienne-Jules Marey. Médico, fisiologista, fotógrafo, inventor fascinado pelo estudo dos fluxos, Marey criou uma câmera cronofotográfica capaz de registrar, em uma única chapa, várias imagens sucessivas de uma única ação. Os estudos elaborados passaram a detalhar os movimentos de humanos (locomoção), de animais (séries de estudos sobre o voo de pássaros e movimento de cães, gatos, cavalos) e mesmo a trajetória de pedras, bolas, líquidos, seguindo uma mesma técnica e considerando a quarta dimensão – o tempo. Essa técnica consistia em registrar várias cenas estáticas (fotografias) do mesmo objeto e colocá-las lado a lado, de modo a representar uma trajetória temporal (milésimos de segundos) e espacial.

Só assim, congelando instantes e criando séries, foi possível, por exemplo, dizer que as asas de um pássaro faziam um movimento em forma do número oito, quando postas em ação. Contudo, deve-se ir além, porque a forma urbana se modifica (lentamente), mas não há deslocamento espacial como ocorre com um homem, um trem ou mesmo o sangue.

Giacomo Balla, pintor italiano do Movimento Futurista, pintou *Dinamismo di un cane al guinzaglio*, em 1912. Na cena retratada, o cão quer se deslocar, mas, impedido pelo condutor que o mantém sob controle segurando-o por uma coleira, movimenta-se praticamente no mesmo lugar.

Um dos recursos utilizados pelo pintor para representar o dinamismo dos movimentos foi a simultaneidade, ou desintegração formal, numa repetição que permitia ao observador apreender de uma só vez todas as sequências do movimento. Há um sentido de estático na imagem de modo que é possível identificar, prontamente, um cachorro, uma coleira e um homem; mas a periferia das formas (pés, patas, rabo, orelhas) é representada em diferentes transparências, repetidas, empilhadas:

Tudo se move, tudo corre, tudo se volta rapidamente, uma figura nunca se apresenta estável diante de nós, mas aparece e desaparece incessantemente. Pela persistência da imagem na retina, as coisas em movimento se multiplicam, se deformam, sucedendo-se, como vibrações, no espaço que percorrem. Assim um cavalo a correr não tem quatro pernas, mas vinte, e seus movimentos são triangulares (BOCCIONI *apud* CHIPPI, 1988, p. 295).

Se a técnica desenvolvida por Marey contribui metodologicamente com a lógica de congelar fases do movimento, comparando-as lado a lado para registrar a transformação das formas, Balla e os futuristas se inspiram com a técnica da sobreposição e transparência para demonstrar o simultâneo. Outra referência de obra de arte que dialoga com os interesses dos futuristas é a pintura *Nu descendo a escada*, de Marcel Duchamp (1912), porque faz a “representação do movimento, ou melhor dito, decomposição e superposição de um corpo que anda” (PAZ, 2002, p. 10). Segundo esse autor, Duchamp utiliza a noção de retardamento, assim não pretende dar a ilusão do objeto em movimento, mas o decompõe e oferece uma visão “estática de um objeto cambiante”.

Entretanto, buscando contribuições para o estudo das transformações da forma urbana, cabe mais uma observação que caracteriza a natureza do objeto que será estudado (e para-se por aqui): quando da passagem do tempo e das mudanças físicas, além de acréscimos sobrepostos e justapostos, poderão ocorrer também supressões e/ou deformações. A linguagem grotesca¹⁸ está nos desenhos feitos por Lewis Carroll (2014) para o livro *Aventuras de Alice no país das maravilhas*. De maneira oposta à concepção de perfeição, Carroll retratou uma menina que muda de tamanho cada vez que come ou bebe algo, porém o faz de modo desproporcional e deformado: ora com uma cabeça gigantesca em relação ao corpo, ora com um pescoço muito comprido

18 O termo, derivado do italiano *grottesco* (de *grotta*, “gruta” ou “cova”), surge na história da arte aplicado a um estilo ornamental inspirado em decorações de murais da Roma antiga. O grotesco, de modo geral, caracteriza-se pela criação de universos fantásticos – repletos de seres humanos e não humanos, fundidos e deformados –, pelo apelo à fantasia e ao mundo dos sonhos (MARCONEDES, 1998).

quando aumenta de tamanho e mal cabe na folha do próprio livro. O desenho da Alice que cresce ou encolhe não mostra o processo, mas o resultado:

“Viva! Minha cabeça está livre!”, disse Alice euforicamente para, logo depois, alar-mar-se ao ver que seus ombros tinham sumido de vista: tudo o que podia enxergar, olhando para baixo, era uma extensão comprida de pescoço que parecia erguer-se como um caule do mar de folhas verdes embaixo dela (CARROLL, 2014, p. 70).

O grotesco, como modo de representar o mundo quando conjugado à linguagem dos dois artistas anteriores, Marey e Balla, compõe uma matriz inspiradora ou referência evocativa para este livro, contribuindo com o objetivo de estudar a persistência das formas urbanas. Com a observação das técnicas utilizadas por esses três autores-artistas, pode-se afirmar que, para estudar as transformações da forma, é necessário um passo a passo que a decomponha em elementos, compare estágios de transformação e realize sobreposições para melhor entender a direção e a natureza dos movimentos, considerando que, numa perspectiva histórica, alguns dos componentes da forma original irão permanecer, persistir e se adaptar ou desaparecer.

Conjunto II – Sistema de análise

A estruturação do raciocínio que se desenvolve está fundamentada no método científico, tendo como sistema de análise a composição de um método de abordagem caracterizado por um nível de abstração mais amplo com os métodos de procedimento que “seriam etapas mais concretas da investigação, com finalidade mais restrita em termos de explicação geral dos fenômenos e menos abstratas. Dir-se-ia até serem técnicas que, pelo uso mais abrangente, se erigiram em métodos” (MARCONI; LAKATOS, 2003, p. 106).

Métodos de procedimento ou estratégia metodológica

Os métodos de procedimento para abordagem do objeto estão reunidos numa estratégia metodológica formada pela intersecção de duas diferentes abordagens morfológicas – histórico-geográfica e tipológico-processual –, que, juntas e cada qual à sua

maneira, podem contribuir com os objetivos teóricos pretendidos. Nessas abordagens, pelo que foi estudado e registrado no capítulo “Morfologia urbana”, destacam-se três métodos: análise estrutural (decomposição elementar e de níveis constitutivos), comparativo (diacrônico) e hiperdesenho (ROSSA, 2015). A intersecção desses métodos compõe a estratégia metodológica adotada.

Análise estrutural

Uma das bases dos estudos de Muratori (1960, 1965) sobre os tecidos urbanos de Veneza e Roma foi a descrição e interpretação da forma construída da cidade tal como registrada nos desenhos e nas plantas históricas. Por entender a estrutura urbana de modo evolutivo no tempo, numa sucessão de expansões baseadas em estágios anteriores, o autor classificou e comparou diacronicamente os elementos da forma, aproximando-se do método de análise estrutural, ou *close reading*.

No estudo sobre Roma, Muratori (1963) decompôs os elementos e os níveis constitutivos das plantas urbanas em camadas ou *layers*. Esse método possibilita uma simplificação do objeto e uma leitura elementarizada da forma urbana (VIGANÒ, 1999). A crítica que se faz é de que a análise estrutural seja redundante e estritamente formal. Por esse motivo, recorreu-se à abordagem tipológico-processual, que, além da elementarização, trabalhou com dados históricos para identificação de tipos, contextos e ideários.

Desse estudo de Muratori (1963), destacam-se outros recursos metodológicos, tais como: a identificação de lógicas espaciais no padrão do que ele denomina “atlas” e “protótipos”; a divisão da história de Roma em períodos; a organização da pesquisa em quatro escalas de análise (habitacional, do edificado, urbana e territorial). Outro recurso característico do autor é a apresentação dos resultados obtidos num *tabellone*, organizado por: tipos (mobiliários, estruturas construídas, prédios, padrões urbanos); estrutura (ligações de significados); e constituição (heterogênea, homogênea, justaposta, organizada hierarquicamente etc.).

Comparativo

Pode-se dizer que esta pesquisa dialoga diretamente com a abordagem histórico-geográfica e que utiliza, entre outros, o método comparativo. Para estudar o

traçado urbano, deve-se analisar um conjunto de plantas urbanas (geralmente uma documentação arquivística) que, comparadas diacronicamente, permitam entender os processos sucessivos de consolidação ou transformação de ruas, lotes e edifícios. Para que haja a possibilidade de comparação, essas plantas devem ser redesenhadas, regularizadas em relação a cores e convenções, colocadas na mesma escala e sobrepostas.

Conzen (1960) sugeriu uma análise retrospectiva das plantas urbanas, partindo da planta atual da cidade, retrocedendo aos períodos anteriores e identificando por comparação quais elementos foram acrescentados, suprimidos ou modificados ao longo do tempo. Para o autor, elementos bidimensionais (*layout* da planta), tridimensionais e usos do edificado devem ser identificados e comparados, criando-se um conjunto de plantas representativas de diferentes períodos.

De modo complementar a essa abordagem, há os trabalhos de Lavedan e Pinon. Lavedan (1926a) também recorreu: à decomposição da planta urbana, que “é complexa”, em elementos simples; à consulta de documentação histórica, principalmente plantas cadastrais e planos; e à comparação de estágios do processo de transformação urbana.

Para proceder à identificação e explicação das razões de persistências do traçado das ruas, Pinon (2008), assim como Lavedan, fundamentou-se na análise retrospectiva das plantas cadastrais (método atribuído ao historiador Marc Bloch¹⁹), utilizando o recurso da restituição. É isso que se pretende fazer aqui: “Com efeito, o interesse do passado está em esclarecer o presente; o passado é atingido a partir do presente (método regressivo de Bloch)” (LE GOFF, 1990).

19 Sobre a obra de Marc Bloch, Burke (1991, p. 36) escreve: “*Les caractères originaux de l’histoire rurale française* é o livro mais famoso, talvez, pela aplicação do ‘método regressivo’. Bloch encarava a necessidade de ler a ‘história ao inverso’, pois conhecemos mais a respeito dos últimos períodos e deve-se proceder de maneira a ir do conhecido ao desconhecido (*Idem*, p. xii). Bloch trabalha de maneira eficiente o método, contudo não reclama sua criação. Sob o nome de ‘método regressivo’ havia já sido empregado por F.W. Maitland – um estudioso admirado por Bloch – em sua obra clássica *Domesday Book and Beyond* (1897)”.

Hiperdesenho

Rossa (2015) destacou a importância do desenho técnico-cartográfico (elaborado com protocolos e instrumentos claros) como fonte documental. Frequentemente utilizado na pesquisa em urbanismo, como ilustração, o desenho perde força e brilho, tornando-se acessório às fontes textuais e fotográficas, mas ele tem potencial para mais do que isso. Minimamente, é importante investigar qual foi o conjunto de regras de representação adotado; por que e por quem aquele desenho foi encomendado; assim como também é relevante entender que representação e realidade são objetos distintos.

O desenho sempre será passível de interpretações, portanto é necessário desvelar códigos e filtros, “cores, símbolos e inscrições”, a exemplo dos trabalhos de Bueno, Dainville, Cerasi, Marat-Mendes, Tufte. Ao investigar a prática de engenheiros militares que atuaram no Brasil nos três primeiros séculos, Bueno (2011) destaca a variação de técnicas de representação e códigos, que aos poucos se tornaram “regras e máximas”.

Por esse e outros motivos é que se pretende adotar o redesenho como ferramenta metodológica para proceder à investigação historiográfica. Recorre-se ao hiperdesenho (ROSSA, 2015) para desenhar a história em suas variantes e invariáveis, de modo a permitir a realização do método comparativo elementar:

Mas não poderá ser o desenho, enquanto abstração sistematizadora da realidade, narrativa histórica em si? Desenho que, ao invés da escrita, representa a realidade de forma necessariamente abrangente e contínua. Um desenho que de forma integrada represente a estrutura das formas do tempo e do espaço e este naquele. Invocando o conceito de hipercidade de Corboz, por certo é fácil de compreender como um hiperdesenho, óbvia e necessariamente composto segundo um Sistema de Informação Geográfica, pode ser o início da resposta a esse desafio (ROSSA, 2015, p. 91).

Para realizar o redesenho, propõe-se utilizar um *software* de geoprocessamento²⁰. O Sistema de Informações Geográficas (SIG) consiste na utilização de técnicas computacionais e matemáticas para obter e analisar informações numéricas

20 Utilizou-se o *software* gratuito Quantum Gis, versão 2.2.

e espaciais. É um sistema de *hardware*, *software*, informação espacial e procedimentos computacionais que permite a análise, gestão ou representação do espaço e dos fenômenos que nele ocorrem²¹. O SIG trabalha com camadas vetoriais, camadas *raster* e *shapes* compostos por banco de dados e um conjunto de camadas. As camadas vetoriais são formadas por pontos, linhas e polígonos; podem ser sobrepostas e conjugadas, permitindo elaborar mapas temáticos, pois representam informações, como rios, estradas, curvas de nível, loteamentos, uso do solo. A camada *raster* é uma imagem matricial com resolução variada.

Utilizaram-se, como camadas vetoriais de referência, *shapes* do banco de dados da Prefeitura de Vitória, disponibilizados no *website* Geoweb Vitória, principalmente: lotes, quadras, edificações, curvas de nível, bairros, litoral. As camadas *raster* foram feitas a partir do georreferenciamento de imagens com o formato *.jpg*, correspondentes à digitalização das cartografias em análise. Para trabalhar com as imagens georreferenciadas, empregou-se o *plugin* “georreferenciador”, fazendo uma transformação geométrica que relaciona as coordenadas da imagem (linha e coluna) com as coordenadas geográficas (latitude e longitude) dos *shapes*. Este processo utiliza pontos de controle que são feições possíveis de serem identificadas de modo preciso na imagem e no mapa, como o cruzamento de estradas.

Para esta pesquisa, operou-se com as seguintes configurações: tipo de transformação polinomial de primeiro grau (mínimo de três pontos de controle); método de reamostragem vizinho mais próximo; e Sistema de Referência de Coordenadas (SRC) de destino, que, para a posição geográfica do município Vitória (ES), é obtido pelo Sistema de Referência Geodésico para as Américas (Sirgas) 2000/UTM zone 24S (EPSG 31984).

Conjunto III – Procedimentos para a abordagem do objeto empírico

Como já foi dito, a verificação de processos morfológicos que incidem sobre o traçado urbano é uma tarefa que exige lidar com documentação histórica, iconográfica

21 Notas de aula do professor Sergio Pamboukian, em 2014, na Universidade Presbiteriana Mackenzie.

e, principalmente, cartográfica. Entretanto, a mera recolha de documentos não produz conhecimento, requerendo a definição de procedimentos para uma abordagem teórica. Em vista disso, a abordagem do objeto empírico passou por dois estágios. O primeiro compreendeu etapas de documentação e contextualização: pesquisa em fontes primárias e secundárias; recolha da documentação (cartografia histórica do século XX, fotografias); seleção da documentação e periodização; digitalização, montagem, tratamento da documentação cartográfica selecionada; georreferenciamento da cartografia em *software* de geoprocessamento; e redesenho.

O segundo estágio se constitui da análise das informações que puderam ser extraídas do primeiro estágio de leitura. Procurou-se analisar os traçados urbanos identificando alinhamentos, orientações ou formas notáveis. Neste segundo momento, contemplaram-se os procedimentos de: comparação dos documentos cartográficos em escalas idênticas; análise morfológica e ensaio de reconstituição hipotética; e sistematização dos dados obtidos.

Definição do objeto empírico: pesquisa em fontes primárias

A documentação cartográfica produzida durante o século XX no Brasil é constituída por grupos de mapas temáticos – levantamentos cadastrais, planos urbanísticos, cartografia militar etc. –, que formam conjuntos distintos de dados sobre as cidades, elaborados frequentemente por vontade ou necessidade dos governantes que pretendiam organizar e controlar o território utilizando trabalho de engenheiros, topógrafos e arquitetos, militares ou civis. Com a aproximação ao tema da morfologia, com leitura de teses e livros, entendeu-se prontamente a importância da construção de bases cadastrais confiáveis (incluem-se aqui levantamentos cadastrais, plantas cadastrais, levantamentos topográficos, levantamentos aerofotográficos) para o estudo da forma urbana. Quais seriam (ou poderiam ser) as bases de trabalho no caso específico do objeto empírico?

Para identificação dessa documentação, elaborou-se uma lista de documentos cartográficos a partir de estudos teóricos anteriormente desenvolvidos por historiadores, arquitetos e geógrafos, como Novaes, Almeida, Campos Júnior, Curbani, Klug, Mendonça, Freitas, para citar alguns que traçaram seus caminhos na pesquisa em história do urbanismo no contexto da cidade de Vitória. Também foi fundamental a

consulta às bases de dados dos projetos Memória Visual da Baía de Vitória (coordenado pela professora Dra. Clara Luiza Miranda (Ufes) e Urbanismo BR (regionalmente desenvolvido pelos professores Drs. Francisco Bernardino Freitas e Eneida Mendonça, ambos da Ufes).

Foram incluídas, nesta pesquisa, monografias, dissertações, publicações periódicas sistematizadas e disponibilizadas nos bancos de dados da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (que dispõe de acervo digital de todas as revistas locais publicadas na primeira metade do século XX) e do Programa de Mestrado em Arquitetura da Universidade Federal do Espírito Santo.

Esta primeira parte da pesquisa permitiu aferir o que já foi publicado em relação às fontes primárias e reconhecer as lacunas existentes. Uma constatação sobre a maior parte da cartografia divulgada é a ilegibilidade de trechos desses documentos, como legendas, assinaturas dos autores, escalas e informações contidas nos versos, porque foram editados em escalas reduzidas (geralmente em formato A4). Outra constatação é que, na maioria das vezes, a documentação aparece como ilustração, e não como fonte principal (ROSSA, 2015). E, ainda que, por um lado, a documentação relativa aos projetos urbanos tenha sido muito explorada nas pesquisas e publicações acadêmicas, os levantamentos cadastrais, por sua vez, parecem ser uma lacuna interpretativa que poderia fornecer a esta pesquisa uma possibilidade de avanço no conhecimento sobre a forma urbana local.

As informações recolhidas foram organizadas em uma linha do tempo buscando periodizar historicamente a produção cartográfica, fazendo-se uma opção pela identificação com os períodos históricos brasileiros (colonial, imperial, republicano).

A consulta nos fundos arquivísticos existentes na cidade de Vitória foi o segundo passo para validação da listagem previamente elaborada e se mostrou fundamental na localização dos documentos cartográficos. Os acervos consultados estão relacionados no Quadro 4, a seguir:

Quadro 4 – Relação de fundos arquivísticos localizados em Vitória

Fundo	Sigla	Nível gestor
Arquivo Público Municipal de Vitória	APMV	Municipal
Centro de Documentação, Arquivo e Informações Técnicas – Secretaria Municipal de Desenvolvimento da Cidade – Prefeitura de Vitória	CDA-Sedec-PMV	Municipal
Arquivo Público do Estado do Espírito Santo	Apees	Estadual
Biblioteca do Instituto Jones Santos Neves	IJSN	Estadual
Biblioteca Pública do Estado Espírito Santo	BPES	Estadual
Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo	IHGES	Estadual
Biblioteca Central – Universidade Federal do Espírito Santo	BC-Ufes	Federal
Departamento de Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal do Espírito Santo (biblioteca setorial)	DAU-Ufes	Federal
Companhia Docas do Espírito Santo	Codesa	Federal
Fundação Biblioteca Nacional do Brasil	FBN	Federal
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Regional Espírito Santo	Iphan-ES	Federal

Fonte: Elaboração própria.

Além dos acervos institucionais, também foram pesquisados acervos particulares dos arquitetos Maria do Carmo de Novaes Schwab, Jolindo Martins Filho e Fernando Augusto de Barros Bettarello. Houve casos de documentos originais que ainda não foram encontrados, embora estejam citados em livros e artigos. Durante todo o tempo de pesquisa, não foi possível ter acesso direto aos acervos das empresas: Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, Maplan Aerolevantamentos S.A., Octavio Cantanhede. Dessas empresas, somente o acervo constante nos fundos arquivísticos locais foi consultado.

Recolha da documentação

Durante a pesquisa nos arquivos e bibliotecas das instituições públicas, pôde-se constatar a variedade e, em alguns casos, a precariedade das formas de acesso aos

respectivos acervos. Apesar de algumas (poucas) instituições já disporem de base de dados *online*, o que facilitou a seleção, a maioria ainda tem seus inventários em planilhas ou em fichas impressas.

Logo de início, as dificuldades observadas foram a falta de inventários e/ou indexação e a variedade de critérios nas classificações dos mapas pelas diferentes instituições consultadas. Durante os meses de junho e julho de 2014, iniciou-se a busca por cinco instituições (APMV, Apees, IJSN, BPES e BC-Ufes), com procedimentos de consulta e funcionamento bem diferentes. Na maior parte delas, para ter acesso aos documentos, é necessário o atendimento de um dos técnicos do setor, que pesquisa em uma planilha eletrônica por meio de palavras-chave. Não há acesso direto dos pesquisadores aos documentos e planilhas atualizadas. O acervo cartográfico, quando existe, se encontra acondicionado separadamente dos demais documentos, o que o torna descontextualizado (prática corrente na organização dos fundos institucionais). Esse fator dificulta saber onde os mapas foram produzidos, em que governo foram contratados ou mesmo como e por que se tornaram parte desse fundo.

De modo geral, há uma disponibilidade de permitir fotografar os mapas, mas arquivos digitais são raros ou, quando existentes, foram digitalizados como arquivo em preto e branco, o que gera dificuldade de leitura. A execução da fotografia também foi dificultada pelo grande formato dos documentos e pelo estado de conservação, pois estes foram frequentemente guardados em rolos (o que não permite uniformidade de leitura entre o centro e as bordas), e não esticados, como deveriam ser.

Dois fundos foram os mais importantes para a pesquisa: o Arquivo Público Municipal de Vitória e a Biblioteca do Instituto Jones Santos Neves. O primeiro detém boa parte da cartografia de cadastro da cidade do final do século XIX até os anos 1950. A segunda possui acervo relativo às décadas de 1960 e 1980.

O Arquivo Público Municipal de Vitória está vinculado administrativamente à Secretaria Municipal de Administração, e a organização desse acervo não possibilita pesquisa autônoma. É necessário, então, recorrer aos técnicos do setor para proceder à recolha de material e à consulta, que deve ser feita no local. O acervo cartográfico e fotográfico está acondicionado em mapotecas e catalogado em uma lista encadernada para pesquisa do usuário. Parte do acervo cartográfico foi digitalizado em preto e branco e é parcialmente disponibilizado por técnicos do setor, porém não são permitidos empréstimos. Alguns dos documentos estão em péssimo estado de

conservação, incompletos, e há acervos que vieram, nos últimos cinco anos, de outras secretarias municipais e que ainda não foram plenamente incorporados às listagens existentes. Apesar de tudo, trata-se de fundo riquíssimo com informações preciosas.

A Biblioteca do Instituto Jones dos Santos Neves guarda

[...] acervo especializado em temas socioeconômicos e políticas governamentais, estudos e projetos nas diversas áreas de atuação do Estado e dos municípios, publicações de órgãos estaduais, documentos de valor histórico, periódicos, artigos de jornais, fotografias antigas e aéreas, mapas analógicos e digitais (BRASIL, 2016).

O acesso aos documentos digitalizados pode ser feito por meio do *website* da instituição e o acervo cartográfico pode ser consultado no local.

A documentação somente pode ser coletada em arquivos digitais, porque se constitui de peças únicas, originais e, obviamente, faz parte dos fundos pesquisados, não podendo ser deslocada. Por esse motivo, na visita aos arquivos, foi feita uma pré-seleção, realizando-se uma seleção com maior critério na próxima etapa.

Seleção e periodização

Do material recolhido, procedeu-se à seleção. A partir da confecção de uma planilha, cada documento foi inventariado e catalogado com metadados. Essa listagem foi organizada por períodos identificados por [COL.] para colonial, [IMP.] para imperial e [REP.] para republicano. No período republicano, por exemplo, foi inventariada a produção das bases cartográficas na escala da cidade, em cuja representação se identificaram pelo menos os três elementos fundamentais que compõem uma planta (considerando os pressupostos de um estudo em morfologia urbana): ruas, parcelas e edificações. Os demais documentos cartográficos desse período foram descartados²².

22 É importante informar que o documento *Planta geral da cidade em 1895*, de autoria de André Carloni (1967), foi excluído da categoria ilustração, e não de um levantamento de cadastro, apresentando, portanto, distorções formais que o invalidam como fonte primária.

Digitalização, montagem, tratamento de imagens

Após inventariar, catalogar e digitalizar toda a documentação, procedeu-se à montagem dos conjuntos. Algumas cartografias são compostas de diversas pranchas. Nesse momento, percebeu-se que grande parte do acervo selecionado estava incompleto, faltavam pranchas de vários conjuntos e algumas delas estavam danificadas pela ação do tempo e acondicionamento indevido (Figura 5). Era um desafio com o qual a pesquisa teria que lidar.

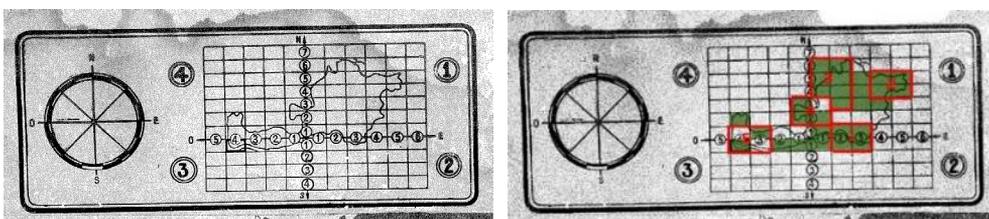
Figura 5 – Cartografia de 1946: prancha digitalizada e fotografada



Fonte: Arquivo Público Municipal de Vitória. Fotografias da autora.

O exemplo da Figura 5 é um levantamento cadastral produzido em 1946 pela Empresa de Topografia Urbanismo e Construções Ltda. (Etuc). Identificou-se a existência de um mosaico formado por quarenta pranchas, das quais 34 estão no APMV. Em cada prancha, há uma indicação de data, escala, plano, assinaturas dos responsáveis e, no canto inferior esquerdo, um mapa índice (Figura 6).

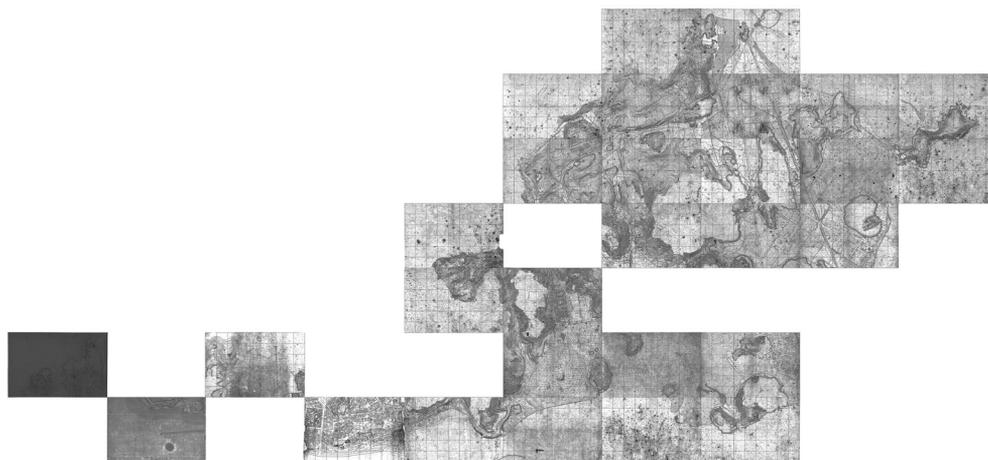
Figura 6 – Cartografia de 1946: diagrama de composição das pranchas, à esquerda, e diagrama de como se deu o georreferenciamento das pranchas, à direita



Fonte: Elaboração própria a partir de documentos do Arquivo Público Municipal de Vitória.

A partir desses mapas foi feito um corte em cada uma das pranchas, eliminando dados além da margem, e assim ocorreu a montagem:

Figura 7 – Cartografia de 1946: mosaico montado e georreferenciamento do conjunto das 34 pranchas localizadas



Fonte: Elaboração própria a partir de documentos do Arquivo Público Municipal de Vitória.

Nota-se que esse mapa não tem legenda, por isso, foi importante fazê-la, pois a etapa seguinte de redesenho necessitava desse tipo de informação. As lacunas identificadas na montagem foram preenchidas, quando possível, pelas informações contidas nas fontes complementares (cartográficas, bibliográficas e iconográficas), principalmente com os dados da planta do projeto urbano sobre a planta cadastral de Vitória, elaborado pela Etuc em 1947.

Georreferenciamento e redesenho da cartografia

A grande variedade de instituições produtoras de mapas e dos respectivos procedimentos técnicos utilizados demandou uniformizar as escalas e reparar as eventuais distorções, com uso das técnicas de geoprocessamento (mais especificamente o georreferenciamento). No trabalho com a cartografia do período imperial, optou-se por adotar um programa de desenho vetorial.

Os documentos mais antigos, do início do século XX, não trazem associados ou explícitos os sistemas de coordenadas utilizados e muito menos os seus metadados, sendo possível a sua localização espacial por dois métodos: um menos preciso,

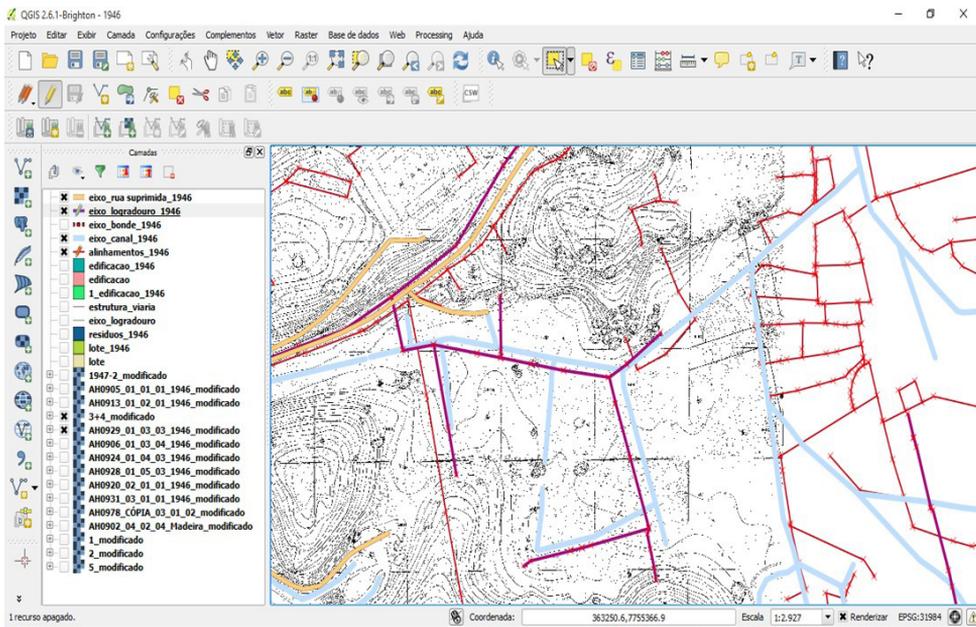
mas eficiente, é a identificação por meio de analogias dos sistemas utilizados à época em regiões próximas, como nos estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais; outro método mais preciso é o georreferenciamento direto por meio da identificação de múltiplos pontos conhecidos e relacionados entre a imagem antiga e uma mais recente. Adotou-se a segunda opção.

A partir dos arquivos da década de 1940, foi possível a identificação de coordenadas seja nos próprios mapas, seja nos documentos escritos sobre os mapas. A precisão desses documentos é maior por conta do desenvolvimento dos equipamentos e da introdução das técnicas de restituição a partir de fotos aéreas. Os documentos abrangem uma ampla faixa, que vai de escalas 1:2.000 até 1:50.000. No processo de vetorização dos mapas, estes serão convertidos para a escala 1:1, tendo sua precisão compatível com a do documento original.

Após o georreferenciamento dos documentos, a próxima etapa foi a vetorização das cartas em imagem *raster* (.jpg ou .tiff), procedimento importante para a uniformização das representações (cores, espessuras e tipos de linhas, padrões de hachuras etc.). A intenção foi redesenhar os mapas o mais próximo do original e só depois produzir uma nova cartografia com representações simbólicas uniformizadas. É importante sinalizar que o redesenho é um instrumento de investigação com aspectos de método, pois, por meio dele, é possível identificar questões que a mera observação da imagem não permite desvelar.

Ao final desse processo de georreferenciamento das cartografias pré-selecionadas, por este ser um estudo sobre a longevidade dos elementos da forma urbana e devido às lacunas existentes (áreas de abrangência diferentes e conjuntos faltantes), observou-se a possibilidade de trabalhar com uma periodização temporal morfológica de conjuntos de plantas. Assim, os dados faltantes em um documento podem ser complementados por documentos secundários, gerando plantas hipotéticas (ABREU, 2010).

Figura 8 – Georreferenciamento das cartografias pré-selecionadas



Fonte: Elaboração própria.

Pode-se concluir, conforme registrado em grande parte nos capítulos anteriores, que estudos em morfologia urbana exigem rigor metodológico e métrico, pois lidam com o universo material da forma urbana tal como ela foi construída ao longo do tempo, imperfeita. Em parte, a morfologia é uma consequência de ideários eruditos, por outro lado, um resultado de variáveis banais. Este capítulo contribui, pela explicitação da estratégia metodológica, com a tentativa de fugir das generalidades e penetrar na estrutura formal das coisas.

PERSISTÊNCIAS MATERIAIS DO EIXO MARUÍPE



Estrada Maruípe, 1927, Administração Aristeu Aguiar
(ESPÍRITO SANTO, 1928, p. 517)

O espaço todo é salpicado – constelado, infestado – de pequenas
chamas que parecem vaga-lumes, exatamente como aqueles que as
pessoas do campo, nas belas noites de verão, veem esvoaçar, aqui e
ali, ao acaso de seu esplendor, discreto, passante, tremeluzente [...].

Georges Didi-Huberman (2015, p. 11)

Na composição material do tecido urbano, coexistem diferentes elementos da forma com ciclos de vida distintos. É essa dessincronização de ciclos que permite identificar pelo menos dois processos morfológicos: o de transformação e o de estagnação das estruturas materiais na longa duração, faces distintas, porém complementares, da metamorfose dos traçados.

A persistência da rua e do parcelário, tanto em núcleos urbanos primitivos quanto em subúrbios, foi objeto de análise em alguns dos estudos práticos identificados. Um dos exemplos relatados em tecidos canônicos foi feito por Pinon (2008), ao se deter sobre o estudo do fenômeno da persistência material em cidades francesas de origem romana.

Em relação aos tecidos emergentes, os exemplos analisados eram, com frequência, sobre a identificação da persistência de primitivos caminhos de saída da cidade. Esse foi o caso da Avenida Broadway, em Nova Iorque, da Rodovia Anhanguera, em São Paulo, ou de fragmentos de rotas romanas identificadas no traçado de cidades portuguesas. Nesses estudos, a rua e o parcelário – uma com perfil público e o outro privado – também foram protagonistas na relação forma preexistente e posterior.

Por meio do estudo do Eixo Maruípe, verificou-se como se deu o processo de estagnação das estruturas materiais na cidade de Vitória com suas singularidades e generalidades. De que tempo é esta forma urbana? Quando este eixo foi aberto/construído? Poderia ser exemplo de persistência morfológica?

Para responder a estas perguntas, este capítulo foi organizado em três partes. Na primeira, considerou-se a análise do traçado urbano e a relação lote-via ao longo do Eixo Maruípe no período republicano. A partir da análise das plantas cadastrais conjecturais de 1911, 1946, 1979, investigou-se a origem do elemento público em análise. Resultou de um loteamento? Ou da ação do poder público responsável pela urbanização da área?

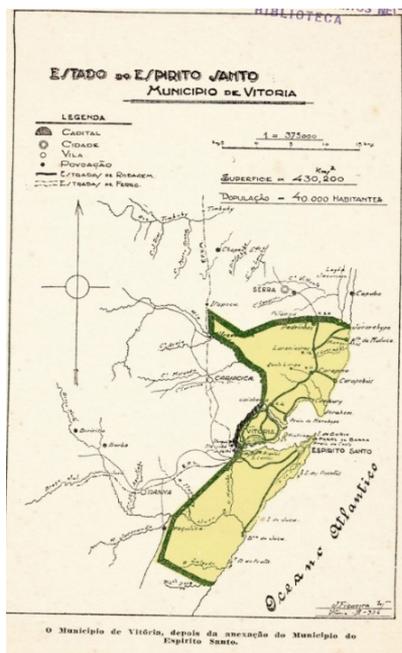
Na segunda parte, retrocedeu-se no tempo, pesquisou-se sobre o Eixo durante o período imperial. A investigação foi feita no sentido de identificar as estradas que, durante o período da província, passavam pelo Espírito Santo e, mais especificamente, pela região de Maruípe, em Vitória. Na terceira parte, retrocedeu-se ainda mais no tempo e identificaram-se os caminhos coloniais primitivos e como eles poderiam interagir com a forma urbana atual do eixo estudado.

Estradas na ilha durante a República

A partir da passagem do século XIX ao XX, a Ilha de Vitória foi progressivamente urbanizada. O núcleo inicial de povoamento restringia-se, em 1896, a cerca de 6 % da área total da ilha, nos limites dos atuais bairros Centro, Moscoso e Santo Antônio. As demais terras nos limites insulares podem ser descritas como de propriedade do governo ou de poucos particulares, tendo caráter suburbano/rural, como é o caso das fazendas. E as ligações entre o núcleo urbano inicial e o subúrbio se davam a partir de... estradas!

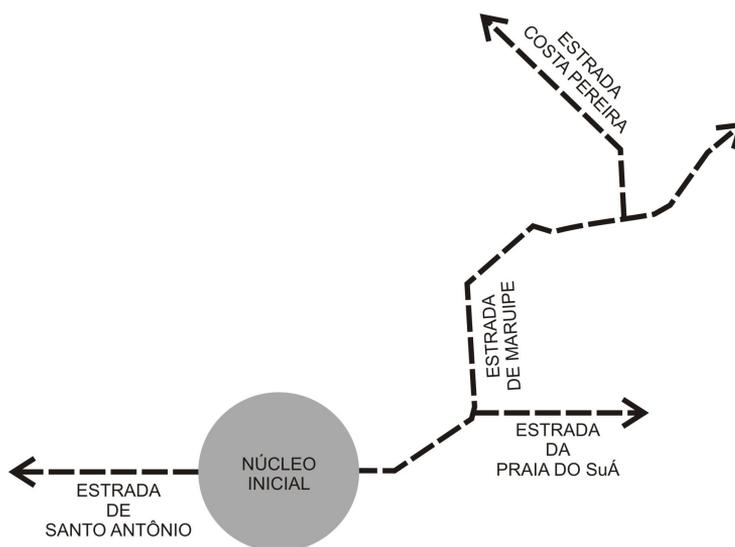
Dentro dos limites geográficos da ilha, nas primeiras décadas do século XX, havia pelo menos quatro estradas principais (figuras 9 e 10), a saber: Estrada Costa Pereira (1874); Estrada de Rodagem ou da Praia do Suá (projetada em 1896 e construída na década de 1900); Estrada de Santo Antônio; e Estrada de Maruípe.

Figura 9 – As estradas no município de Vitória (1936)



Fonte: Arquivo Público Municipal de Vitória.

Figura 10 – Diagrama das estradas na Ilha de Vitória nas primeiras décadas do século XX



Fonte: Elaboração própria.

A Estrada Costa Pereira foi construída pelo governo estadual, inaugurada em 1874, objetivando promover o escoamento da produção agrícola cafeeira da região central do Espírito Santo através do Porto de Vitória. Essa produção se concentrava em Santa Leopoldina, e seu transporte, antes da existência da estrada, era feito pelo Rio Santa Maria, de poucas em poucas sacas, até o porto da capital. Estava nos planos do governo acelerar e intensificar esse processo por meio de vias terrestres. Nesse contexto, a estrada contornava o sopé do Maciço Central, ligando um ponto extremo a oeste na Ilha das Caieiras (ponto de atracação desde o Rio Santa Maria) até a Estrada de Maruípe, de onde seguia em direção ao Porto de Vitória (QUINTÃO, 2008).

Anos mais tarde, consta a intenção de ampliar essa estrada, no sentido do bairro Santo Antônio. A efetivação dessa proposta, feita na gestão do prefeito Américo Poli Monjardim, teve início em 1939, sob orientação técnica de Laurentino Proença, diretor de engenharia da Prefeitura Municipal de Vitória (MONJARDIM, 1950). Partia, como o faz até hoje, do cruzamento da Estrada de Maruípe, ao lado do Quartel do Comando

da Polícia Militar do Espírito Santo, atravessando trechos dos sítios de Maruípe, Maria Nunes do Amaral Pereira, Barreiros, José Nunes Monteiro, Godofredo do Amaral Pereira, Sidnei Pereira de Souza e terras de Francisco Xavier e Pedro Oliveira, até o bairro Santo Antônio. Essa estrada, frequentemente chamada de Contorno, passou a ser denominada Rodovia Serafim Derenzi, em 21 de agosto de 1954, pela Lei Municipal n. 370.

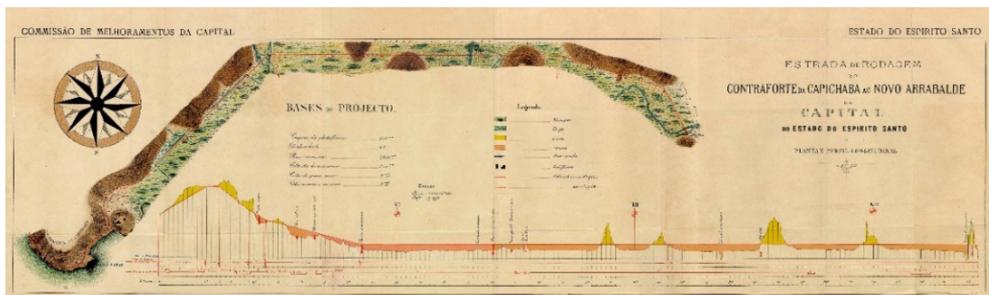
Figura 11 – Estradas em Vitória nas primeiras décadas do século XX



Fonte: Adaptado de Memória Capixaba (2017), revista *Chanaan* (1939) e Arquivo Público Municipal de Vitória.

A Estrada de Rodagem foi projetada por Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, presidente da Comissão de Melhoramentos da Capital (Figura 12). Esse projeto fazia parte de um conjunto de documentos do Projecto de um Novo Arrabalde, elaborado em 1896 e contratado pelo presidente do Estado José de Melo Carvalho Muniz Freire.

Figura 12 – Estrada de rodagem do Contraforte da Capichaba ao Novo Arrabalde



Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

O acesso ao terreno escolhido pelo governo do Estado para o novo arrabalde “era feito pela extremidade Norte, através de uma antiga estrada que cortava as fazendas pelos vales Jucutuquara e Maruípe e que prosseguia a nordeste depois de atravessar o braço norte na ponte da Passagem” (ROMANELLI, 2004, p. 6). Nesse contexto, além de projetar o empreendimento, era necessário pensar o acesso entre a cidade e a nova área, de modo mais reto e direto. Assim, foi projetada a estrada, totalizando 3.500 metros de comprimento e sete metros de largura, iniciando-se nas imediações na Rua Barão de Monjardim e chegando até a Praia do Suá.

Em seu trecho inicial, nas proximidades do Contraforte da Capichaba (correspondente à saída do centro), o eixo da nova estrada seguia “no sulco da estrada antiga” (BRITO, 1896, p. 11). Essa indicação valida que, à época, existia uma saída norte da cidade (Maruípe). Já no trecho da atual Avenida Vitória, a partir do Pontilhão Jucutuquara, a estrada foi projetada como uma “estrada-dique” (BRITO, 1896), observadas as alternativas para solução das cotas de nível existentes e pontos de alagamento (dada a proximidade com a Baía de Vitória). Efetivamente, construída na década de 1910, essa estrada concebida por Saturnino foi assim descrita:

A Estrada de rodagem destinada a ligar a cidade da Victoria ao projectado arrabalde, começou a ser estudada desde Abril de 1895, correndo-se varias linhas.

Assumindo a direcção dos trabalhos, a 12 de junho, escolhemos o traçado que melhor attendia ao pensamento do Governo e mandámos proceder á sua revisão e completar os trabalhos de nivelamento e secções, apenas iniciados; portanto, só a partir d'esta data nos cabem as responsabilidades technica e administrativa.

Na confecção do projecto hesitámos entre um traçado mais economico – pelo sopé dos montes – e o traçado que se acha em via de execução.

Coube ao 2º. a preferencia, por estar mais de accôrdo com os destinos da estrada, a saber: – ligar a Victoria ao Novo Arrabalde e ao mesmo tempo servir a todos os terrenos marginaes que sejam aproveitaveis para edificações. Ora, nestas condições, a par das vantagens de encurtamento da distancia, se collocam as de um aspecto mais esthetico para uma estrada que se destina a ser transformada pelo arruamento futuro (BRITO, 1896, p. 11).

No sentido oposto a essa estrada de rodagem, havia o arrabalde de Santo Antônio, que, até o século XIX, foi área de plantio que abastecia Vitória. Os produtos chegavam à vila em canoas, vindos do interior, ou em carroças, muito provavelmente pela Estrada de Santo Antônio.

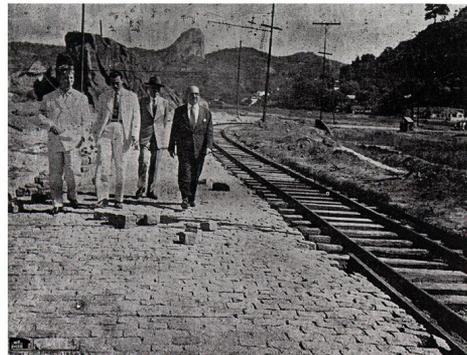
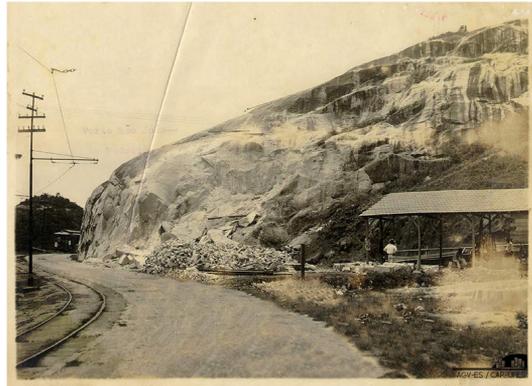
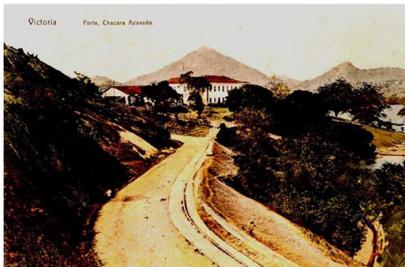
No início do século XX, duas linhas de bonde foram instaladas na cidade: uma que fazia a ligação desde Santo Antônio até a Praia do Suá e a outra que unia a Cidade Alta à Cidade Baixa. Assim, a estrada que dava suporte ao transporte frequente de mercadorias passou a ser rota também de passageiros. Dos bondes que faziam o trecho Santo Antônio-Vitória, havia um muito peculiar que realizava cortejos fúnebres até o Cemitério de Santo Antônio. Na década de 1920, o caminho dos trilhos do bonde recebeu obras de alargamento, pavimentação e execução de um muro de arrimo, suporte físico para a abertura da Avenida Santo Antônio.

A Estrada de Maruípe

Dessas estradas, a que mais interessa neste momento, por se tratar de um dos objetos de verificação da hipótese, é a Estrada do Forte São João/Estrada Maruípe. Passando para a escala do município, pode-se prosseguir argumentando sobre o processo

morfológico de persistência que incidiu sobre o traçado urbano dessa região no recorte estabelecido, considerando os dados morfológicos sobre via, lote e edificação, como se pode ver na Figura 13.

Figura 13 – Estradas do Forte São João e de Maruípe na primeira metade do século XX



Fonte: Adaptado de Memória Capixaba (2017) e do Arquivo Público Municipal de Vitória.

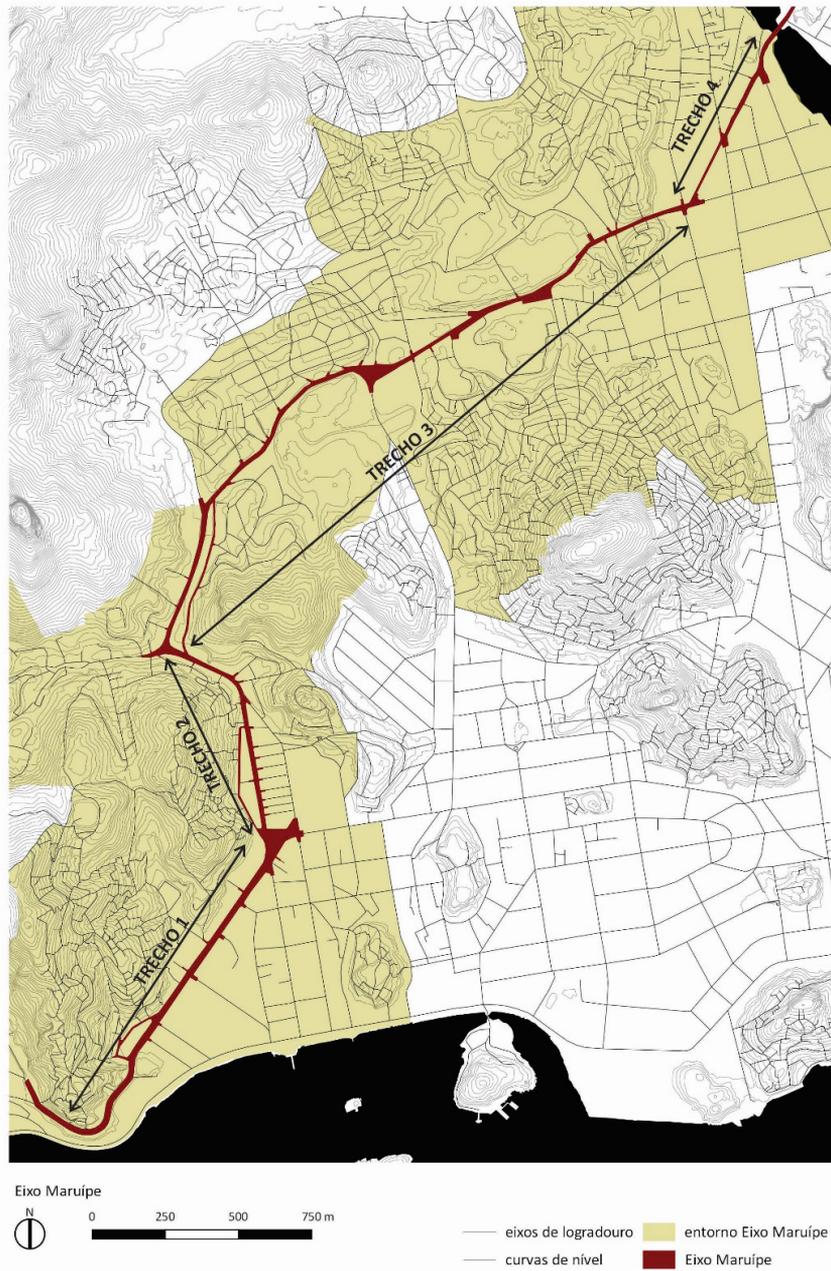
Para proceder a esta análise, o traçado urbano foi redesenhado a partir das plantas cadastrais do século XX. Esse procedimento foi dividido em quadros intermediários (*frames*) para que se pudesse comparar etapas e verificar as fases de um mesmo processo. Esses quadros, ou plantas intermediárias hipotéticas ou conjecturais (ABREU, 2010; PINON, 2008), se referem aos dados contidos nos documentos cartográficos dos anos 1911, 1946 e 1979²³. Justifica-se essa escolha pela periodização em três datas referentes ao início, meio e fim do século XX.

Além desse recorte temporal, para o estudo das parcelas ao longo do Eixo Maruípe, subdividiu-se o objeto em trechos (Figura 14) para fins de descrição e análise, devido às inflexões formais e toponímias:

- a. trecho 1 – da Rua Barão de Monjardim até a Praça Asdrúbal Soares (compreende a Avenida Vitória);
- b. trecho 2 – da Praça Asdrúbal Soares até a Rua José Cassiano dos Santos (compreende a Avenida Paulino Muller);
- c. trecho 3 – da Rua José Cassiano dos Santos até a Rua Marins Alvarino (compreende a Avenida Maruípe);
- d. trecho 4 – da Rua Marins Alvarino até a Ponte da Passagem (compreende a Rua Dona Maria Rosa).

23 Após georreferenciamento das cartografias selecionadas, excluíram-se os dados do ano de 1933, porque as informações de abrangência e ocupação territorial constantes na cartografia eram equivalentes às de 1911, não contribuindo, desse modo, com as análises que se pretendia fazer. Assim como se excluiu o levantamento de 1964 encontrado por estar incompleto.

Figura 14 – Mapa dos trechos do Eixo Maruípe



Fonte: Elaboração própria a partir de dados fornecidos pela Prefeitura Municipal de Vitória.

Documentos textuais: o cadastro em Vitória

O ato de cadastrar está relacionado com a identificação de uma unidade (ou parte do todo) para confecção e agrupamento de dados em um inventário das terras existentes. Desde sua origem, foi um instrumento de controle utilizado pelo estado ou, eventualmente, por particulares. No cadastro territorial moderno, a unidade mínima é a parcela (um lote pode ser composto de parcelas) e os itens básicos que devem ser registrados são: localização, área, propriedades confrontantes, proprietários, valores atribuídos e vinculados. Admite-se que um dos principais objetivos do cadastro foi a arrecadação de impostos, entretanto sua importância, como base de dados cartográficos, transcende a função fiscal.

Identifica-se o conhecido sistema de parcelamento e medição das terras como uma técnica de origem romana para demarcar terras públicas, associando-se dados métricos e alfanuméricos, por meio do mapa cadastral. Essa prática, após ser interrompida durante o período medieval europeu, foi retomada nos séculos XVI e XVII como ferramenta para o controle fiscal de propriedade e uso das terras, primeiramente na região da Holanda, depois na França, Alemanha e Inglaterra (KAIN; BAIGENT, 1992).

No Brasil, aponta-se como marco legal para esse tipo de registro a Lei n. 601, de 1850, conhecida como Lei de Terras, pioneira ação de indicar parâmetros sobre a posse, manutenção, uso e comercialização de terras no período imperial. Ainda na época colonial, os registros de terras estavam vinculados à subdivisão das capitânicas hereditárias, de acordo com o sistema de sesmarias. As doações de terra feitas por esse sistema culminaram, no século XIX, na necessidade de elaboração de uma legislação que regulasse o uso e a demarcação de terras públicas, privadas e devolutas.

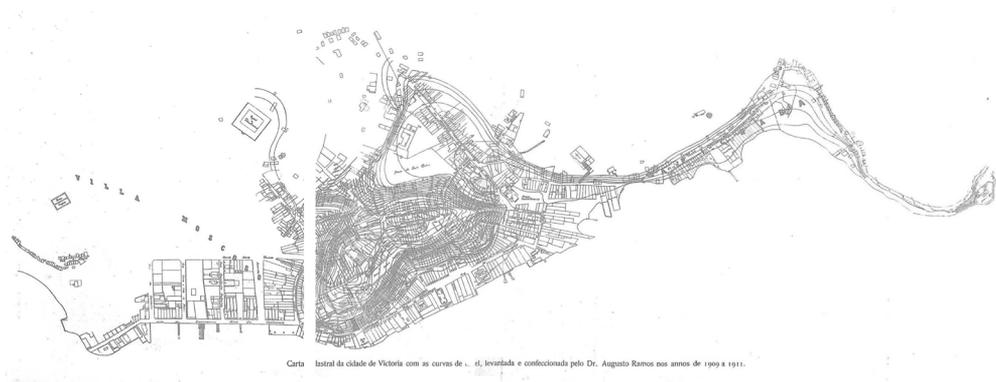
Com essa lei de 1850, uma das obrigações do governo foi executar a medição das terras, gerando um cadastro territorial de cidades e vilas brasileiras, o que incluía, pelo menos, duas etapas: execução do levantamento em campo e confecção da base cartográfica; e posterior registro de dados de cada uma das parcelas identificadas na cartografia. Durante o século XX, essa prática se desenvolveu incorporando técnicas e recursos de levantamento cada vez mais precisos. Não por acaso, essa categoria documental foi utilizada, muitas vezes, como levantamento planimétrico dos primeiros projetos urbanos desenvolvidos no caso brasileiro.

Em Vitória, um dos primeiros documentos cartográficos em que consta a representação em planta de ruas, quarteirões, edificações (somente as religiosas e de defesa),

com rigor em relação à representação em escala e com uso de convenções simbólicas (hachuras e cores), é a *Planta da Villa da Victoria*, de 1767²⁴, atribuída ao engenheiro militar José Antônio Caldas.

Porém, de modo mais completo e alinhado com os objetivos preconizados pela Lei de Terras, identificou-se, como primeiro documento com conteúdo referente ao cadastro territorial, uma carta detalhada de Vitória.

Figura 15 – Carta Cadastral da cidade de Victoria com curvas de nível, levantada e confeccionada pelo Dr. Augusto Ramos nos anos de 1909 a 1911



Fonte: Arquivo Público Municipal de Vitória.

Essa planta registra graficamente o levantamento executado pelo engenheiro carioca Augusto Ferreira Ramos, contratado pelo presidente do estado Jerônimo Monteiro²⁵. Em folha única, foram representados elementos, como parcela, rua, edifício, curvas de nível, além de convenções alfanuméricas vinculadas a algumas das parcelas e espaços públicos nos limites do que atualmente se considera o Centro de Vitória. Não há indicação de escala, nem mesmo gráfica, não foram usadas cores, tampouco legenda ou indicação do norte magnético. Após o trabalho de Ramos e ao

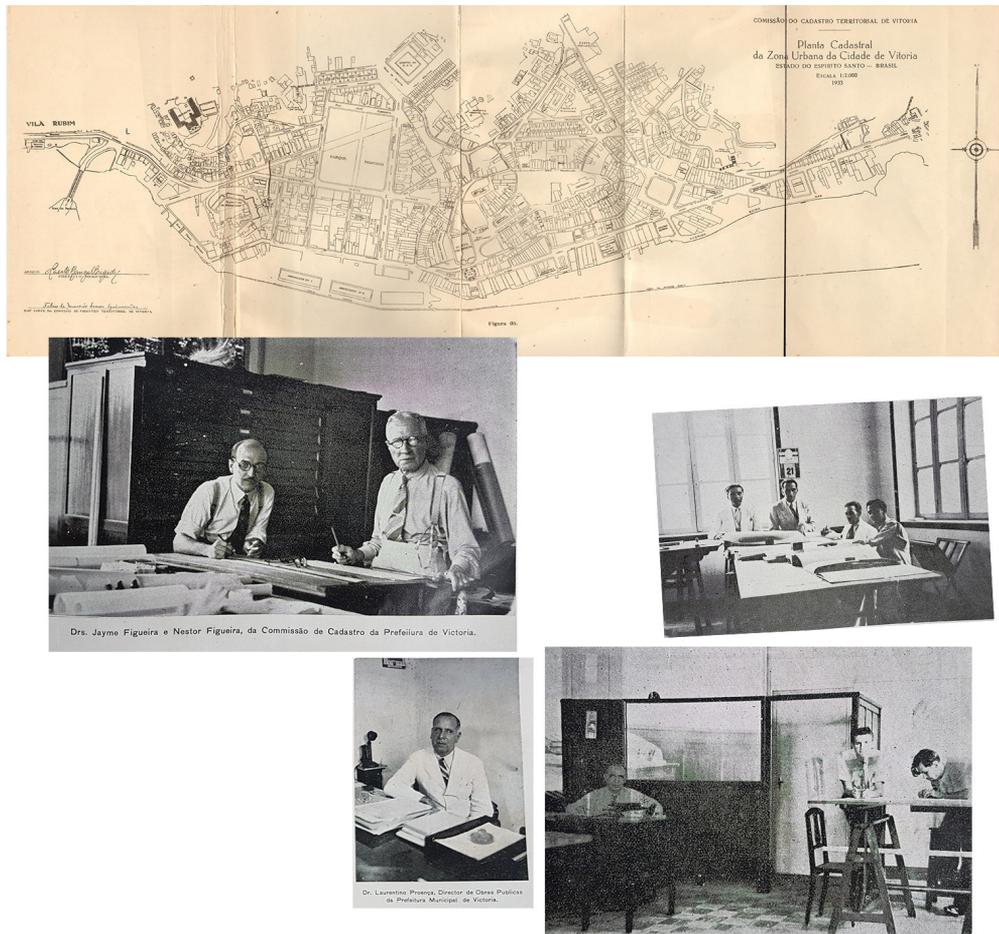
24 Essa planta foi redesenhada em 1854.

25 Nesse mesmo documento, apresenta-se o projeto de remodelação da cidade com retificação de vias e supressão de quarteirões, atribuído aos urbanistas franceses Émile-Louis Viret e Gabriel-Pierre Jules Marmorat, elaborado sobre o levantamento cadastral de Augusto Ramos.

longo do século XX, foram elaborados pelo menos mais cinco levantamentos topográficos da cidade de Vitória, nos anos 1917, 1931, 1946, 1979 e 1993.

Em consulta aos documentos textuais, principalmente aos *Relatorios dos Presidentes dos Estados Brasileiros (ES): 1892 a 1930*²⁶, verificou-se que os serviços de cadastro foram feitos nas primeiras décadas do século XX, majoritariamente atrelados aos serviços da Comissão de Melhoramentos da Victoria (Figura 16).

Figura 16 – O cadastro territorial em Vitória na década de 1930



Fonte: Adaptado da revista *Chanaan* e do Arquivo Público Municipal de Vitória.

26 Em 1930, ocorreu a intervenção federal no Espírito Santo, como em outros estados brasileiros.

Com sede na Avenida Capichaba, essa comissão teve entre seus presidentes o engenheiro Moacyr Avidos e, posteriormente, o engenheiro arquiteto Raul Lessa de Saldanha da Gama e era subordinada (no período indicado) à Secretaria de Agricultura do Estado. Nessa situação que se prolongou até a década de 1940, a comissão foi responsável pela execução de projetos de arruamento, alargamento e retificação de ruas, pavimentação, execução de levantamentos topográficos e cadastrais. O vínculo entre projeto, execução e bases cadastrais estava posto.

Durante a administração do interventor federal João Punaro Bley²⁷, foi criada especificamente a Comissão do Cadastro Territorial, pelo Decreto n. 418/1930, com atribuição de levantar a planta cadastral da cidade, seus distritos e desenvolver o Plano de Remodelação do Centro Urbano e Desenvolvimento da Cidade. O prefeito, engenheiro Asdrúbal Martins Soares, foi um dos responsáveis pela implementação do cadastro de Vitória, designando Fábio de Macedo Soares Guimarães, Henrique Ribeiro e Honório Andrade para exercerem em comissão os cargos de engenheiro-chefe do Serviço de Cadastro Territorial e de topógrafo (Decreto n. 419/1930).

Em 1933, a Comissão do Cadastro Territorial de Vitória executou o levantamento *Planta Cadastral da Zona Urbana da Cidade de Vitória*, na escala 1:2.000, documento assinado pelo prefeito, Laerte Rangel Brígido, e pelo engenheiro-chefe da comissão, Fábio Guimarães. O procedimento de campo foi realizado segundo a técnica de triangulação, tendo como base a linha da estrada de rodagem que ligava Vitória a Vila Velha. Não custa recordar que esses trabalhos estavam vinculados à Comissão de Melhoramentos da Capital, sob direção do urbanista Saldanha da Gama:

Em qualquer cidade a falta de uma planta cadastral constitue grande lacuna. Na nossa capital era problema de imperiosa solução. A Secretaria de Agricultura determinou as providências necessárias à elaboração do serviço que era inadiável [...].

Foi a primeira vez que se fez tal cousa no Espírito Santo e, no entanto, é primordial em levantamento de plantas de cidades, desde que se deseje uma cousa exacta. Os vértices do triangulo estão assinalados no terreno por marcos de concreto, protegidos. Os trabalhos de triangulação estiveram a cargo do Dr. Emygdio Berutto (BRÍGIDO, 1934, p. 217-218).

27 Época referente, na escala federal, ao período da ditadura do presidente Getúlio Vargas.

Na administração municipal de Américo Monjardim, os engenheiros Jayme Figueira, Nestor Figueira, Domingos Rabello e Paulo Vasconcelos também aparecem com destaque na execução de trabalhos solicitados, entre outros topógrafos e engenheiros. Na época, o prefeito Monjardim indicou como de grande utilidade os Serviços de Renumeração e Emplacamento dos Imóveis e Logradouros de Vitória, contratados ao senhor Reis Vidal. Desse contrato, conclui-se que, no ano de 1939, na zona urbana (centro) de Vitória e sete arrabaldes (Praia Comprida, Praia do Suá, Vila Maruípe, Jucutuquara, Vila Rubim, Caratoíra, Santo Antônio), havia 1.223 terrenos, 4.387 imóveis e 224 “artérias definidas e conhecidas” (BRÍGIDO, 1939)²⁸.

O trabalho de levantamento topográfico da cidade (parcial ou em sua totalidade) continuou nos anos seguintes, assumindo proporções maiores. Em 1945, foi contratada a Empresa de Topografia Urbanismo e Construções Ltda. (Etuc), com sede no Rio de Janeiro, para execução da planta cadastral e elaboração do Plano de Urbanização de Vitória, apresentando proposta à carta-convite emitida pelo prefeito Henrique de Novaes, da qual se destaca:

- a. atualizar e completar a planta cadastral da cidade aproveitando os trabalhos já executados, que compreendem as redes geodésicas primárias e secundárias, caminhamentos principais e o cadastro de grande parte da zona edificada;
- b. organizar o Plano de Urbanização de Vitória e Vila Velha, obedecendo às diretrizes gerais já traçadas pela prefeitura, para o que a cidade seria dividida em seis zonas.

Claramente descrito nos termos do contrato, o cadastro, além da utilidade fiscal, atuando como censo imobiliário, seria “apoio e base para quaisquer trabalhos de urbanização”, o que se alinhava ao perfil da empresa contratada, que, até aquele ano, havia executado serviços similares em Belo Horizonte, Florianópolis, Barra Mansa, Volta Redonda, Amparo, São Gonçalo, Niterói, Campos e Lages e, como nos casos anteriores, procedeu às suas atividades em Vitória entre os anos de 1945 e 1955.

Consta que, à época, havia um levantamento cadastral na prefeitura com 52 folhas, executado à escala 1:500, recobrando cerca de 6.240.000 m². A proposta feita

28 Como consta no artigo, não estão computados nessa estatística os “diversos morros, onde o contratante não mediu as ruas e as casas, por falta de alinhamento e numerações definidas das artérias”.

à empresa Etuc foi para realizar a atualização desse levantamento, incluindo desenho das quadras, considerando curvas de nível equidistantes em um metro. Esse serviço foi executado por topografia convencional, seguindo a triangulação existente, totalizando 8.200.000 m² e 8.841 imóveis. Assim foi feito, num serviço que envolveu turmas de topografia, nivelamento, medidores à trena e de revisão de cadastro. Desse trabalho, foram localizadas, no Arquivo Público Municipal de Vitória, 34 folhas no formato A1 (aproximadamente) com escala 1:1.000 e trezentas folhas no formato A3 (aproximadamente) com escala 1:500. Esse foi o primeiro registro encontrado, durante as pesquisas, que considerava a região de Maruípe.

Nos levantamentos planialtimétricos posteriores, as tecnologias, tanto de medição quanto de desenho, mudaram, incorporando tecnologias como medição eletrônica por meio de voos, mapeamento digital, mesa digitalizadora. Sucessivamente, os levantamentos executados pela empresa Maplan S.A., sediada em Vitória, entre os anos de 1979 e 1993, adotaram essas técnicas e incorporaram toda a ilha e parte continental.

Em 1979, cerca de oitenta pranchas no formato A1 com escala 1:2.000 foram suficientes para mapear Vitória, considerada em suas duas porções: insular e continental²⁹. Se, no ano de 1946, a zona urbana era correspondente à parte da Ilha de Vitória, em 1979, essa zona expandiu-se para a região noroeste e nordeste. Também nesse documento, apresenta-se claramente o sistema de coordenadas Mercator. Em 1993, o levantamento planialtimétrico foi executado pela empresa Maplan e a abrangência territorial se estabilizou, não havendo novas expansões, mas edificação e densificação do traçado e do tecido urbano.

Documentos cartográficos: redesenho das plantas cadastrais

A partir da pesquisa nas entidades custodiadoras e na literatura, elaboraram-se plantas intermediárias conjecturais, dos anos 1911, 1946 e 1979, para que se pudesse comparar estágios morfológicos intermediários da planta do Eixo Maruípe.

29 Neste levantamento, foram considerados parcialmente os municípios de Cariacica e Vila Velha.

Planta conjectural #1 [1911]

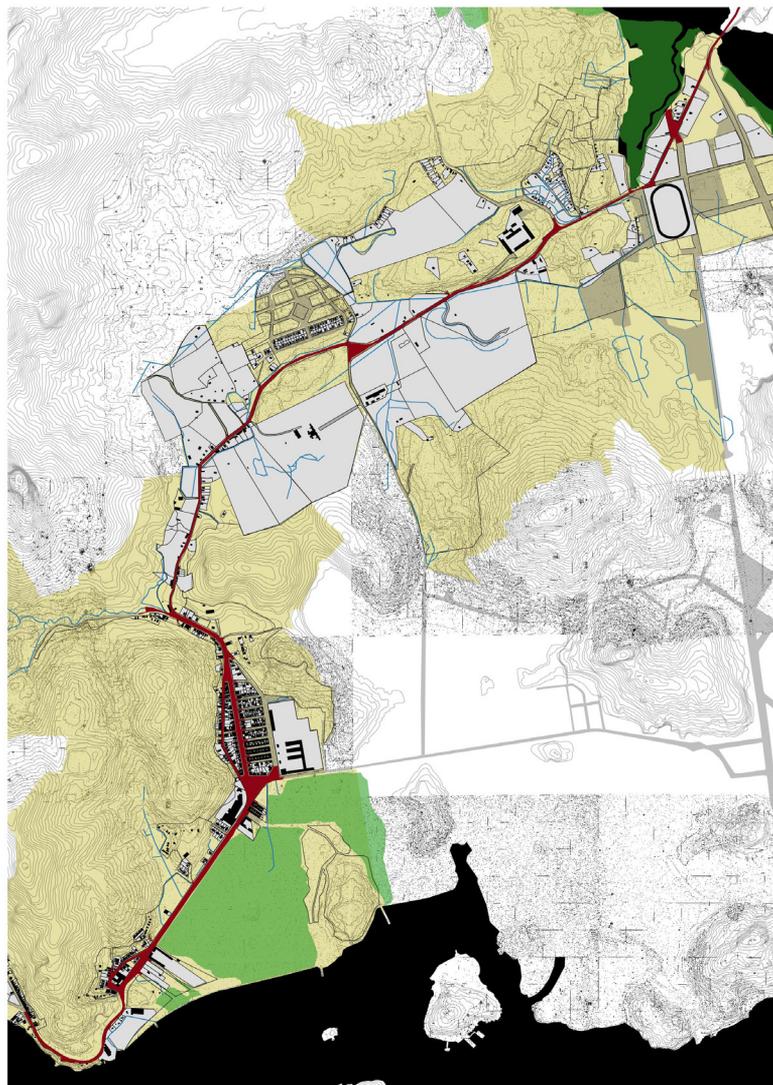
Como os dados cadastrais desse período restringiam-se à área central, as análises feitas não avançaram em relação aos dados morfológicos sobre lotes ou edificações ao longo de todo o eixo estudado³⁰. De qualquer modo, é característica do território no início do século XX a existência de um núcleo urbano, de matriz fundacional portuguesa, e a predominância de propriedades rurais nos limites da ilha.

Planta conjectural #2 [1946]

A segunda planta conjectural do eixo foi feita a partir do redesenho dos documentos *Levantamento Cadastral e Semicadastral*, ambos elaborados pela Etuc em 1946, e a planta da *Campanha dos Mapas Municipais*, realizada no governo do presidente Getúlio Vargas (e organizada em observância ao Decreto-lei n. 311, de 2 de março de 1938).

30 Na cartografia produzida no contexto do plano urbanístico do governador Saturnino de Brito, indica-se a localização de edificações dispersamente distribuídas ao longo do trajeto e nas franjas da encosta. Não se pode afirmar, entretanto, se essa representação era apenas uma convenção ou se retratava a realidade daquele momento. A hierarquia de lotes é praticamente nula.

Figura 17 – Planta conjectural #2 [1946]



Eixo Maruípe - PLANTA CONJECTURAL DE 1946



0 250 500 750 m

- | | |
|--------------------------|----------------------|
| edificações entorno Eixo | curvas de nível |
| vias predominantes | massa de vegetação |
| lotes entorno Eixo | entorno Eixo Maruípe |
| canais ou córregos | Eixo Maruípe |

Fonte: Elaboração própria a partir de *shapes* fornecidos pela Prefeitura Municipal de Vitória e de cartografias sediadas no Arquivo Público Municipal de Vitória.

Na consulta a esses documentos, o Eixo Maruípe pôde ser classificado como caminho carroçável e como rodovia. Observa-se, contudo, que a forma urbana do eixo é resultado de uma série de ações pretéritas do agente público estadual que incluíram o planejamento de: retificação e urbanização da estrada, convertendo-a paulatinamente em avenidas (Vitória, Paulino Muller, Jucutuquara e Maruípe); canalização dos rios e córregos; drenagem do solo; parcelamento das glebas maiores e suburbanas em propriedades menores e urbanas. A exemplo do que se pontua, no governo de Bernardino de Souza Monteiro, foi iniciada a obra de alargamento da Rua Barão de Monjardim, com “abertura de uma rua em prolongamento da primeira, cortando a volta da Capichaba” (ESPÍRITO SANTO, 1917, p. 32). No relatório de 1919, indica-se: “Dei começo à construção de uma estrada carroçável, destinada a ligar a sede do Município da Serra a esta capital” (ESPÍRITO SANTO, 1919, p. 18).

Como referido, as obras de retificação – criação de pontilhões, pavimentação, canalização dos rios existentes para que o transporte rodoviário passasse pela rota Vitória-Jucutuquara-Fradinhos-Maruípe – se iniciaram no governo de Nestor Gomes e foram concluídas no período seguinte, durante o governo de Florentino Avidos. Consolidou-se, por sobreposição àquele caminho preexistente identificado na planta conjectural de 1911, a ligação com o município da Serra, conectando, com uso de veículos motorizados, centros produtores aos consumidores (o que incluía a possibilidade de exportação via Porto de Vitória) e incorporando a lógica do capital imobiliário.

Identificou-se outro indicativo das intenções formais de projeto nas pesquisas realizadas. Em 1924, foi elaborado pela Comissão de Melhoramentos da Capital, no governo de Florentino Avidos, em parceria com a prefeitura municipal, o *Levantamento e Projecto da Estrada de Jucutuquara a Maruhype*, na escala 1:1.000 em duas pranchas, assinado pelo engenheiro-chefe Clovis Cortes (consta ainda outra assinatura não identificada). Esse projeto faz parte de um conjunto de obras que pretendia tornar as vias carroçáveis, os espaços públicos pavimentados e embelezados, as estradas propulsoras de expansão das construções, entre outros serviços e ações, na escala do estado e da capital:

Na administração de Moacir Avidos, iniciada em 1928, é estabelecido o Plano de “Direções”, conseqüente do acentuado movimento de veículos na cidade. É um período marcado pela construção de estradas, como a rodovia que liga Vitória a Viana e a estrada da Praia Comprida, realizada em concreto armado. Outras realizações são a construção,

em concreto armado, da Ponte da Passagem, e o calçamento, a paralelepípedos, de diversas vias da cidade (DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE ESTATÍSTICA, 1941).

Vinculado a esse projeto, consta ainda o suporte político e financeiro da Secretaria de Agricultura e dos Serviços de Melhoramento de Vitória (SMV), cujo líder era o engenheiro Moacyr Monteiro Avidos, tendo a colaboração de um grupo de jovens engenheiros: Augusto Barata, Clovis Macedo Côrtes, Francisco Menescal, Sebastião Fragelli, Alvim Schimmelpfeng, Álvaro Matos (DERENZI, 1995). A obra da estrada de Jucutuquara a Maruípe, como outras, foi descrita no relatório de governo de Florentino Avidos:

Podemos assim resumir os dispendios em estradas diversas: Foram feitas pela Comissão, obras de construção, em bôa parte, de reconstrução, melhoramento e alargamento das estradas para Santo Antonio, Praia Comprida, Jucutuquara, e Maruhype, e de Maruhype a Bomba e d'ahi, passando por Barro Vermelho e Praia Comprida, pelo extremo Norte, formando uma linha em contorno de estradas de rodagem [...]. Já havia a estrada de Maruhype á Bomba e á Serra, mas incompleta, sendo necessario dar franca passagem aos habitantes de Fradinhos e da zona contigua, extraordinariamente povoada.

Começada a Avenida 15 de Novembro (Avenida de Jucutuquara) era preciso, em seguimento, alargar o pequeno caminho existente. Fez-se uma estrada com 9 ms. de largura e com 1.575 ms. de comprimento, custando até a encruzilhada de Maruhype 48:429\$100 (ESPÍRITO SANTO, 1928, p. 293-294).

Nessa região, concomitantemente aos planos de tornar a estrada uma via carroçável, nos anos 1920, ocorreu o desmembramento das fazendas primitivas – Jucutuquara e Maruípe – em propriedades menores, como chácaras, sítios e depois loteamentos e bairros. Essas terras foram vendidas ou doadas pelos herdeiros ao Estado e a particulares, que se tornaram, conseqüentemente, os agentes produtores da forma urbana periférica, criando estoque de terra para a expansão da área residencial de média renda³¹.

31 Também, em sintonia ao parcelamento das fazendas Maruípe e Jucutuquara em chácaras para renda alta, o capital agia por meio do Estado e de particulares, como agente de promoção

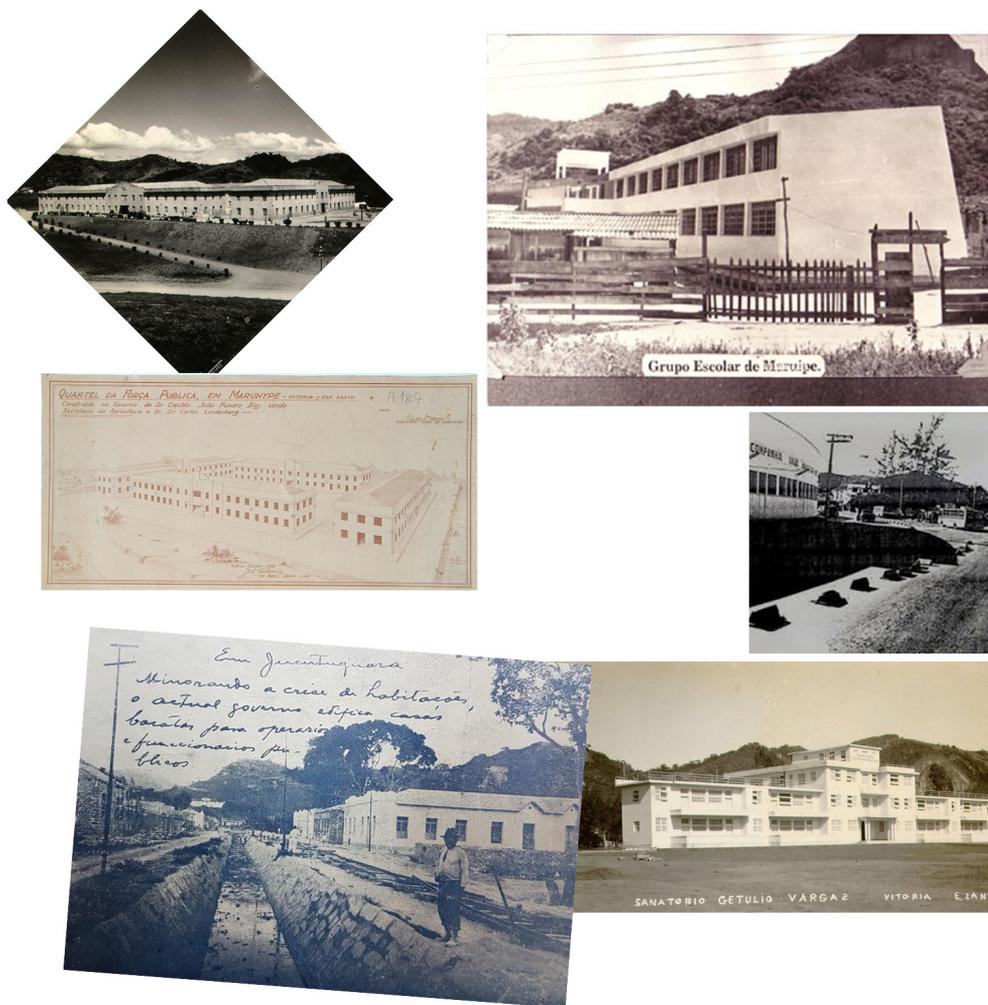
A Fazenda Jucutuquara é tida como a mais antiga das propriedades rurais na ilha. Quando da expulsão dos jesuítas do Brasil, em 1759, essa área retornou às mãos do Estado e foi vendida ao comerciante Gonçalo Pereira Pinto (cujos limites de propriedade se estendiam do Morro do Capixaba até a Fazenda Piraem, Ponta de Tubarão). Passou a ser propriedade da família Monjardim, em 1816, por herança de casamento da neta de Gonçalo Pinto com José Francisco de Andrade e Almeida Monjardim e assim permaneceu até a morte do Barão de Monjardim, em 1924, ano em que a fazenda sofreu desmembramento e venda.

A área da Fazenda Maruípe pode ter se originado dessas terras³². Durante o Império Brasileiro, pertenceu ao presidente do estado Inácio Accioli de Vasconcelos e, após sua morte, foi vendida ao comerciante inglês Brian Barry (DERENZI, 1995, p. 155). Entre 1910 e 1920, com a morte de Barry, a propriedade foi transferida para Nicolau von Schilgen, que, por sua vez, a vendeu, num total de 4.620.000 m², para o Estado. A partir da aquisição dessas terras, o Estado passou a proceder como agente de produção do traçado urbano, com o desmembramento da área em propriedades menores, que foram vendidas a terceiros, doadas à administração municipal ou mantidas como propriedade do governo estadual. Essas terras atenderam ao interesse dos governantes estaduais e municipais porque absorveram a instalação de equipamentos necessários à vida urbana, mas que deveriam ficar fora da cidade, como o cemitério (1928), o quartel militar (1936), o Sanatório Getúlio Vargas (1942), além de uma fazenda modelo e loteamentos populares (Figura 18).

da forma urbana no arrabalde da Praia do Canto. Entretanto, esse processo não foi isolado nem único, pois, além da forma urbana periférica de Jucutuquara e Maruípe, também ali, lado a lado nos arredores contíguos à alta renda, estava o lote urbano ordinário, destinado à renda média nos atuais bairros Santa Lúcia, Santa Luíza, Praia do Suá etc.

32 Os dados coletados não esclarecem a relação formal entre as duas fazendas.

Figura 18 – Edificações especializadas e ordinárias em Maruípe e Jucutuquara



Fonte: Adaptado do Arquivo Público Municipal de Vitória e do Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

Um dos primeiros loteamentos habitacionais, produzidos pelo capital privado em parceria com o município, foi a Villa Maruípe. Elaborado pela empresa Santos Soares & Paiva, era composto por 209 lotes de 200 m² (em média), com uma área total de 90.537 m², representado pela escala 1:1.000. Miranda e outros autores (2016, p. 77-78) atribuíram ao prefeito da capital e engenheiro Asdrúbal

Martins Soares o projeto dessa Villa, assim como a coordenação dos trabalhos de elaboração do Cadastro Territorial de Vitória.

Além da Estrada de Maruípe, agora Avenida Maruípe, em relação às estradas em Vitória, nesse período de meados do século XX, estavam executadas: a duplicação e retificação da Avenida Vitória; a retificação da Avenida 15 de Novembro (atual Avenida Paulino Muller); o ramal da Estrada Costa Pereira até a Ilha das Caieiras; a Avenida Santo Antônio; a Estrada de Rodagem até a Praia do Suá (também com uma interligação com a Avenida Maruípe, correspondente à atual Avenida Marechal Campos), além de outras inúmeras vias nos limites compreendidos pelo levantamento³³.

Especificamente ao longo do Eixo Maruípe, o processo de parcelamento dos lotes foi diferente nos três trechos de análise segundo o redesenho elaborado. No Trecho 1, na rua de saída da Rua da Capichaba, a predominância era dada por áreas livres em razão das condições topográficas, limitando-se ao conjunto três lotes contíguos à via (um deles, o Clube Saldanha da Gama).

33 Trata-se aqui de estradas, mas observa-se que há relatos de que havia trilhas por entre as matas. Um exemplo é a trilha que seguia pela linha de cumeeada do Morro da Vigia/Fonte Grande até Jucutuquara. Não foram identificadas cartografias ou relatos precisos, apenas breve menção: “Conheci Jucutuquara em 1909. Morei em pequena casa de telha, pintada de cor de rosa, única no morro fronteiro ao estádio. Era aluno do professor Arnulfo Matos, na Escola-Modelo. Para encurtar caminho, eu passava pelos Fradinhos, subia vertente do Bastos e descia para a Fonte Grande. O trajeto principal era em mata, com grande cópia de cajás e tabuas” (DERENZI, 1995, p. 154).

Figura 19 – Detalhe da planta conjectural do Trecho 1 em 1946



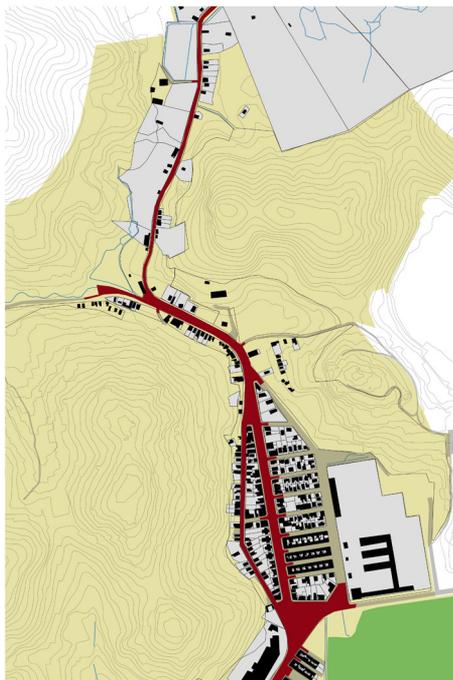
Fonte: Elaboração própria.

Os lotes urbanos em concentração só apareciam no início da Avenida Vitória, mantendo-se predominantemente no lado da via ao longo do sopé do maciço e em cotas elevadas (já que o outro lado em grande parte fazia fronteira com solo alagadiço). No limite com a Baía de Vitória, havia quatro lotes estreitos e compridos de propriedade da prefeitura e, nas proximidades de Jucutuquara, aparecem com destaque os equipamentos: União Manufatura de Tecidos Ltda., Grupo Escolar Padre Anchieta e um conjunto formando uma vila com 26 casas operárias (contíguo à fábrica havia outro conjunto de doze residências na Rua Travessa dos Funcionários).

A partir do Trecho 2, entroncamento da Avenida Vitória com a Avenida 15 de Novembro, o eixo em estudo passava por dentro do bairro de Jucutuquara, à época urbanizado, parcelado e edificado, principalmente nas margens das vias principais. Nesse trecho, os lotes urbanos mediam cerca de 200 m², dispostos em

conjuntos que formavam os quarteirões (num total de onze quarteirões, com cem metros de comprimento por largura variada) (Figura 20).

Figura 20 – Detalhe da planta conjectural do Trecho 2 em 1946



Fonte: Elaboração própria.

Do outro lado da avenida, dois quarteirões faziam limite com a Rua Velha (Rua Jucutuquara, atual Rua Lisandro Nicoletti). Naquele ano de 1946, o bairro Jucutuquara se apresentava edificado e parcelado em parte como vila operária (lotes de 6 x 9 m); as construções urbanas dispunham-se de modo mais concentrado ao longo da sequência linear formada pelas avenidas.

Para além das edificações implantadas de modo direto com a via, nota-se a presença da Escola Técnica, da Fábrica de Juta, do Estádio Governador Bley, além de ocupações dispersas na encosta do morro. O Córrego Jucutuquara, localizado ao centro da via, estava canalizado, porém aberto, e por esse eixo passava a linha de bondes que, como infraestrutura, promoveu a consolidação desse trajeto (Figura 21).

Figura 21 – Fotografia panorâmica do bairro Jucutuquara, década de 1940



Fonte: Arquivo Público Municipal de Vitória.

No Trecho 3, a partir da entrada do Bairro Fradinhos, além do conjunto formado pela Vila Maria, quase completamente implantada em 1946, alternavam-se lotes urbanos e rurais, com áreas variadas. Desses lotes, a maioria conectava-se diretamente à avenida ou a vias secundárias transversais a ela. Nas proximidades do loteamento Villa Maruhype, as primeiras quadras lindeiras com a avenida não estavam executadas, embora aquelas situadas em cota superior já existissem. Fica a suposição de que esse pode ter sido um trecho com alagamentos frequentes ou que necessitaria de obras de infraestrutura para que fosse urbanizado.

Ainda analisando a cartografia produzida, observa-se que a forma urbana desse período se constituiu a partir da ação do público e do privado. A propriedade privada, até a metade do século XX, foi resultante de uma fragmentação gradual de propriedades rurais em lotes urbanos, seguindo uma lógica de, quanto mais próximo do eixo de circulação, mais intenso o parcelamento em dimensões menores, e, quanto mais afastado do eixo, mais tênue e em parcelas de maior dimensão.

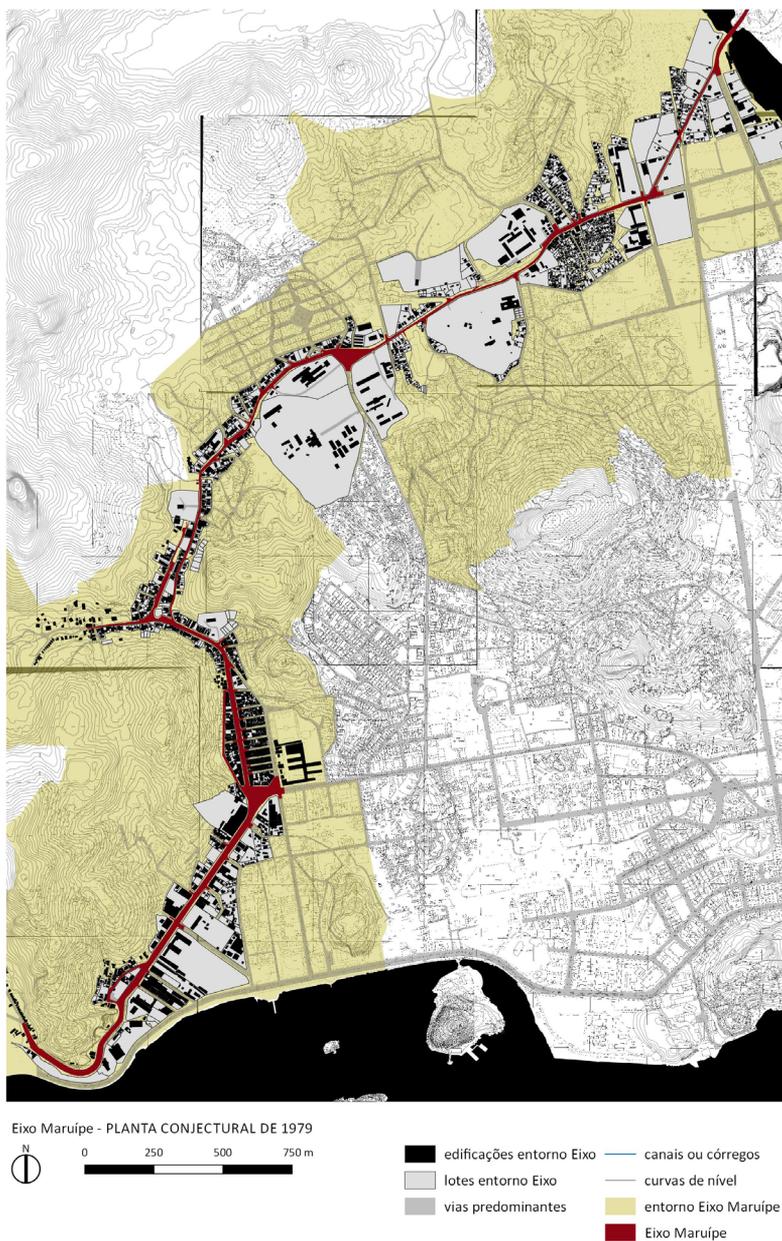
Planta conjectural #3 [1979]

O levantamento cadastral subsequente foi executado em 1979 pela empresa Maplan S.A. por solicitação da Prefeitura de Vitória, utilizando-se da metodologia da

aerofotogrametria para fins cadastrais e topográficos com restituição digital da planta da cidade. Das ortofotos geradas a partir do voo, em escala 1:2.000, foram selecionadas as pranchas referentes ao Eixo Maruípe para redesenho e interpretação.

Nesse redesenho, foi possível compreender que o Trecho 1 se consolidou em relação à forma da Avenida Vitória (largura e extensão) e sofreu intensificação da ocupação de suas bordas. Entre a saída da Avenida Capixaba e a Praça Asdrúbal Soares, apresentavam-se lotes urbanos com tipologias diferentes em ambos os lados, e a via, que contava com calçadas e canteiro central (descontínuo), media cerca de trinta metros de largura. Tanto a encosta, à esquerda, como a área aterrada, à direita, estavam ocupadas e gozavam de infraestruturas (Figura 22).

Figura 22 – Planta conjectural #3 [1979]



Fonte: Elaboração própria a partir de *shapes* fornecidos pela Prefeitura de Vitória e cartografias sediadas no Instituto Jones dos Santos Neves.

No Trecho 2, que corresponde ao bairro Jucutuquara, a via principal foi denominada Rua José Malta. Media cerca de vinte metros de largura e o córrego que passava pelo centro já estava completamente tampado. Esse trecho também tendia a consolidar-se em comparação com a planta conjectural do período anterior, principalmente no limite direto com a via (mais especificamente nos primeiros quarteirões).

Em pelo menos três pontos, há vilas operárias e casas, a maioria implantada em relação de dependência direta com a via, sem jardins laterais ou frontais. No início do Trecho 3, observa-se o começo da construção de uma via paralela à Avenida Maruípe, a atual Rua José Cassiano dos Santos. Ainda não finalizada na sua totalidade, mas já bastante avançada, essa obra de novo ramal viário passava pela cota mais baixa e media, aproximadamente, vinte metros de largura com casas voltadas diretamente para a via (sem afastamentos frontais).

Essa duplicação do ramal de circulação foi, em parte, resultante do projeto urbano realizado na administração municipal de Américo Monjardim. Uma das pranchas desse projeto, intitulada “Projeto de uma avenida ligando Jucutuquara a Maruípe com prolongamento da linha de bonde”, data de 1939, com escala 1:1.000, assinada pelo diretor de engenharia Paulo Vasconcellos e pelo prefeito, tendo como desenhista Eynard Cardoso de Barros. Associam-se, nesse momento, infraestrutura e permanência da direção.

Possivelmente, esse é um exemplo das ações do Plano Geral de Desenvolvimento Harmônico da Cidade, elaborado durante a gestão de Monjardim e que tinha como objetivos: praticar o zoneamento funcional (residencial, industrial, parques e jardins); promover áreas de habitação para a baixa renda (o que parece envolver também a expulsão da baixa renda da área central); aproveitar montanhas como pontos turísticos; construir estradas de rodagem. Embora nesse projeto haja a indicação da ampliação da linha de bonde, quando executada, esse tipo de modal já não operava em Vitória.

No contexto dessa mesma administração, o prefeito promoveu a continuidade das ações (principalmente desde a administração de Florentino Avidos) de tornar as vias urbanas e as estradas da zona suburbana próprias para a circulação de automóveis. Entre essas obras, além do investimento da Avenida Maruípe com alargamento e retificação já mencionados, foram consideradas: a ampliação, pavimentação e ligação final da Estrada Costa Pereira (que conectava até a Ilha das Caieiras) com o bairro Santo Antônio, fazendo o anel rodoviário noroeste, agora denominado Rodovia do Contorno:

O projeto primitivo dava para a estrada a largura de cinco metros e assim foi iniciada em abril de 1939, sob orientação técnica do Dr. Laurentino Proença, diretor de Engenharia da Prefeitura Municipal de Vitória. Em tempo foi a largura aumentada para oito metros, que é a atual. Parte a estrada da estaca zero no cruzamento da estrada de Maruípe, ao lado do Quartel do Grupo de Artilharia Móvel da Costa, e atravessa trechos dos sítios: Maruípe, Maria Nunes do Amaral Pereira, Barreiros, José Nunes Monteiro, Godofredo do Amaral Pereira, Sidnei Pereira de Souza e terras de Francisco Xavier e Pedro Oliveira, até desembocar em Santo Antônio, na Praça Santos Dumont, junto ao Aeroporto (MONJARDIM, 1950).

Ainda no Trecho 3, em comparação com a planta anterior, a urbanização do loteamento Villa Maruhype se completou, foi construído e parcelado o quarteirão com face direta para a via. Há exemplos de casas isoladas no lote nos quarteirões mais afastados do eixo, enquanto a tipologia é de casas voltadas diretamente para a rua nos quarteirões mais próximos. Destacam-se também duas edificações de exceção, nomeadamente o hospital e o quartel de polícia. Em 1946, a Ponte da Passagem³⁴ apresentava nova implantação e forma permitindo maior fluxo de veículos, seguindo, assim, a mesma orientação dada às estradas/vias suburbanas. Eis um exemplo de persistência de direção e localização.

Considerando a comparação das três plantas hipotéticas da República, pode-se afirmar que o Eixo Maruípe, ao longo do século XX, foi melhorado, ampliado, pavimentado, transformando-se, pouco a pouco e por ações sucessivas, de estrada em avenida. Entretanto, em nenhum dos documentos consultados, cartográficos ou textuais, há indicativos de que esse elemento público tenha sido construído no período analisado. Esse eixo poderia ter sido obra do período anterior? Propõe-se retroceder ao século XIX para dar prosseguimento às análises morfológicas.

Estradas interprovinciais

Em 1822 o Brasil se tornou independente da Coroa Portuguesa, em 1823 Vitória foi elevada à categoria de cidade e em 1824, por carta imperial, o primeiro presidente da província do Espírito Santo, Ignácio Accioli de Vasconcellos, foi nomeado.

34 Segundo Freire (1945, p. 254), a denominação Ponte da Passagem deve datar de 1799 ou 1800.

Inaugurado o período imperial, o movimento pela interiorização do Brasil (QUINTÃO, 2008) incentivou, no Espírito Santo, a circulação do comércio e a comunicação entre províncias, incremento ao povoamento das terras, retomada da navegabilidade do Rio Doce e navegação direta para Portugal. Essas e outras ações tornaram-se algumas das novas pautas dos governos e refletiram diretamente na criação de uma política de construção de estradas.

Segundo recomendação do próprio imperador, Dom Pedro I, a província do Espírito Santo deveria ser interligada à de Minas Gerais, podendo Vitória se tornar uma praça de comércio efetiva, com um plano de desenvolvimento regional baseado em sua área portuária, que daria suporte à exportação e importação de bens e mercadorias. Esse seria o início do combate à situação de uma “capitania relativamente marginalizada” (SANTOS, 2005).

Em um de seus relatórios, o presidente da província Pedro Leão Veloso relata:

Em relação a este assumpto deu-se, nesta província, o que se tem dado noutros paizes: os caminhos, que andão, segundo chama Pascal aos rios, precederão aos caminhos sobre que se tem de andar: a população foi se aglomerando á beira do mar, e dos rios navegáveis, e á fazer por agua sua communicação, e transporte de productos: não houve por tanto cuidar de abrir estradas, de que se não precisava; pelo que nenhuma tem a província, como vereis do respectivo relatorio do seu engenheiro [...] além das picadas abertas no desígnio de chamar para aqui o commercio de Minas Geraes; o mais não passa de caminhos vizinhaes (PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO, 1859c, p. 44-45).

Assim, de modo geral, os caminhos de penetração e interiorização produzidos durante o período colonial tornaram-se carroçáveis ao longo do século XIX, entre os quais se destacam as estradas: Guaianases, Goitacases, Perequê, do Mar, Anhanguera, Caminho Geral do Sertão, Peabiru; além das estradas do Comércio, União e Indústria, Dona Francisca, da Polícia, dos Diamantes, Graciosa, Pé Leve, para Mato Grosso (SARTÓRIO, 2007; SERAFIM LEITE, 1937; SILVA, 1949). Mas como se distribuíam as estradas no Espírito Santo e em Vitória?

Os documentos utilizados para entender quais eram as estradas desse período imperial, no recorte da investigação, foram de três tipos: textuais, cartográficos e

iconográficos. Nos textuais incluem-se: os relatórios de presidente da província entre 1842 e 1888, disponíveis no Apees; os relatos de viajantes estrangeiros ao Espírito Santo entre 1812 e 1888; trabalhos acadêmicos; livros; artigos, jornais e revistas, estas últimas disponibilizadas pela Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Quanto às cartografias³⁵, foram pré-selecionados sete documentos produzidos entre os anos 1823 e 1896, além da iconografia que complementa as interpretações feitas.

Não se pode perder de vista o objetivo desta análise, que é identificar se a atual Avenida Maruípe poderia ter sido trecho de uma estrada primitiva de estruturação do território, portanto elemento persistente e com tendência à estabilização de sua forma. A hipótese inicial é de que a Estrada Geral da Costa pode ter sido a forma pretérita que, para circulação, passava pela região estudada.

As estradas gerais

A partir dos documentos listados, observa-se que havia uma hierarquia entre estradas gerais e vicinais. Continuando com o raciocínio de identificar as linhas de estruturação do território, trabalhar-se-á somente com estradas gerais citadas diretamente em grande parte dos relatórios de presidente pesquisados:

À luz desses documentos, no período de 1843 a 1888, as principais vias de comunicação [...] eram as estradas. Elas estão presentes de forma destacada em praticamente todos os relatórios governamentais pesquisados do período, a título de manutenção ou construção, geralmente representadas por estradas de chão batido ou até mesmo picadas. Enquanto assunto, eram tão relevantes que a grande maioria dos presidentes de província destacava um tópico separado [...]. Eram raros os que não mencionavam o assunto em seus relatórios (QUINTÃO, 2008, p. 22).

As estradas gerais, ou interprovinciais, estabeleciam a comunicação entre Espírito Santo, Bahia, Minas Gerais e Rio de Janeiro e, de modo secundário,

35 As cartografias datam de 1823, 1850 (duas), 1856, 1861, 1878, 1896 e foram disponibilizadas pela Biblioteca Nacional Digital do Arquivo Nacional.

[...] as estradas vicinais conectavam as regiões interioranas entre si, bem como com as estradas gerais. Estas últimas tinham como finalidade atender aos interesses tipicamente locais e eram caracterizadas por menor extensão, se comparadas com as estradas gerais, muito mais longas (QUINTÃO, 2008, p. 23).

A partir da leitura dos documentos relatados, foram listadas quatro estradas gerais³⁶:

- a. Estrada Geral da Costa (sem data de inauguração identificada);
- b. Estrada de São Pedro de Alcântara (ou Estrada do Rubim, 1814);
- c. Estrada de Itapemirim (1830);
- d. Estrada de Santa Thereza (1848).

As estradas de São Pedro de Alcântara, de Itapemirim e de Santa Thereza estabeleciam ligação entre o litoral e o interior, principalmente entre as províncias de Minas Gerais e do Espírito Santo. A única estrada que percorria o sentido norte-sul era a Geral da Costa³⁷. Na escala municipal, duas dessas estradas se conectavam com a Ilha de Vitória na direção norte, a de Santa Thereza e a Geral da Costa, as demais partiam de outras cidades e/ou portos.

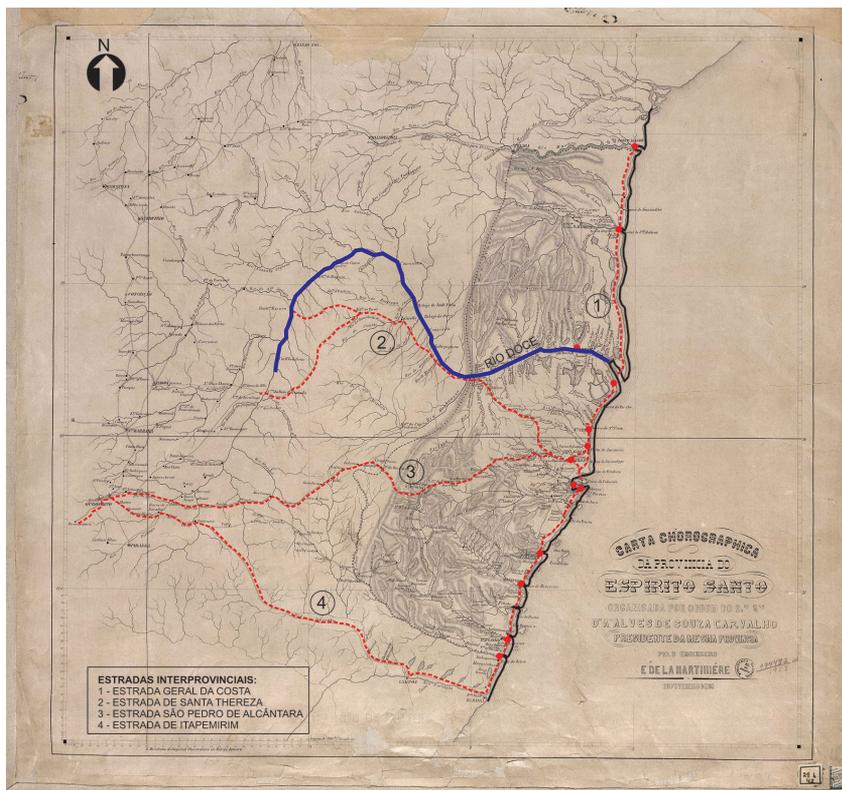
Entre essas estradas gerais do Império, somente uma chegava efetivamente à cidade de Vitória, a Estrada Geral da Costa, fato atestado pela existência de alguns documentos cartográficos que, com técnicas de medição do território e representação da província, passaram a representar os caminhos, agora já elevados à categoria de estradas (Figura 23). Confrontados com documentos textuais e iconográficos, acredita-se na possibilidade de tecer argumentos em relação à persistência da forma urbana³⁸.

36 Alguns autores consideram que, além das estradas gerais interprovinciais, algumas picadas ou estradas vicinais ganharam protagonismo, caso da picada de São Mateus a Peçanha. Entretanto, essas derivações não foram tratadas no contexto deste livro por desviar dos objetivos iniciais propostos.

37 Foi também localizada a toponímia Estrada do Beira-Mar.

38 No caso específico do Espírito Santo, pois se sabe que há, de outras capitânias, documentos cartográficos do período colonial com indicação mais detalhada de elementos da forma urbana.

Figura 23 – Identificação das estradas interprovinciais sobre a *Carta Chorographica da Província do Espírito Santo* (1861)



Fonte: Adaptado de La Martinière (1861).

A Estrada Geral da Costa

Pelo conteúdo identificado na maior parte dos relatórios de governo e pela cartografia temática do período, pode-se afirmar que, durante o século XIX, as estradas ganharam protagonismo. Durante os séculos XVI e XVII, com base na documentação consultada, as vilas e aldeias do litoral capixaba – como Vitória, Espírito Santo (atual Vila Velha) e Serra – estabeleciam contatos entre si por meio dos caminhos marítimos e de, pelo menos, um caminho terrestre aberto próximo ao litoral.

Nos séculos que se seguiram, principalmente no final do século XVIII, os caminhos terrestres se consolidaram no sentido leste-oeste, passando a constituir uma

rede terrestre primitiva de comunicações que, lentamente, assumiu funções econômicas, com a distribuição e circulação de mercadorias, e militar, para o controle e ordenamento do território.

Sobre a Estrada Geral da Costa, sabe-se que se constituía numa rota de quase quinhentos quilômetros que interligava o mais extremo sul da costa do Espírito Santo (Itapemirim) até a divisa mais extrema ao norte com a província da Bahia (dada pelo Rio Mucury), ora margeando a praia, ora se afastando sem perdê-la de vista, de acordo com o que a cartografia informa.

Uma das primeiras referências a essa estrada foi atribuída, por Sartório (2007), ao presidente do Estado Francisco Alves Rubim, que a descreveu como um caminho à beira-mar que interligava a capitania do Rio de Janeiro à Bahia, tendo Vitória como uma espécie de ponto médio. “A estrada geral corre junto ao mar, ou próximo a elle”, conforme Rubim (2003, p. 20) escreveu em 1840, e, em outros trechos, o mesmo autor acrescenta:

Da povoação de Linhares à barra do Rio Doce, na margem do Norte tem 8 legoas; 1 legoa acima se acha estabelecido com lavouras, e gado Antônio José Martins, homem branco, casado, com uma família de 16 pessoas: da casa d’este segue pela costa do mar a estrada geral d’esta Capitania para a Bahia (p. 17).

Da Fregezia da Serra à villa de Victória são 7 legoas, e pela costa do mar, estrada geral, 6 desde a barra de Jacaraípe onde há uma boa ponte; e 1 legoa antes da villa se atravessa outra chamada Ponte de Maruhipé (p. 21).

Menção importante à mesma estrada foi feita pelo presidente Ignácio Accioli de Vasconcellos, em 1828: “Há a Estrada geral pela Costa da Província d’onde principião as das villas que estão mais pelo interior como S. Matheus e Guaraparim toda areenta” (ESPÍRITO SANTO *apud* SARTÓRIO, 2007, p. 140). Também cita essa estrada Oliveira (2008, p. 390) ao afirmar que, “além da antiga estrada, que segue pelo litoral desta Província, tem ela duas outras principais: a de Santa Thereza e a de S. Pedro de Alcântara, ambas em direção a Minas Gerais”, e acrescenta que, “nesta Província, não há estrada, que lhe mereçam o nome; a maior comunicação faz-se pela Costa, podendo-se dizer, que é esta a única estrada que se tem” (p. 392).

Entre os anos 1842 e 1888, dos 53 relatórios de presidente (ou vice-presidente) da província do Espírito Santo pesquisados, a Estrada Geral da Costa aparece

diretamente nomeada em dezesseis deles – o que corresponde a cerca de 30 % do total – relacionada com diferentes conteúdos: características formais, a importância da manutenção das pontes (principalmente aquela na saída norte de Vitória) ou no contexto das obras de abertura das estradas de modo geral.

Especificamente sobre a descrição das características formais das estradas inter-provinciais do trecho norte, principalmente sobre a Estrada Geral da Costa, alguns dos relatórios presidenciais detalharam:

a. Filippe José Pereira Leal (*presidente da Província do Espírito Santo*)

Tenho mandado quebrar algumas pedras, que existem no caminho da Capichaba e que tornão difficil o transito, e continuarei á authorisar esta despesa por julgá-la indispensável, e a qual ha sido, e será dedusida da verba – Estradas – por que considero esse caminho, como principio da estrada geral para as villas do Norte (PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO, 1850, p. 24).

b. Sebastião Machado Nunes (*presidente da Província do Espírito Santo*)

Seria demaziada pretensão de minha parte se com pouco mais de trez mezes de administração me julgasse habilitado a dar-nos sobre este importante objecto uma informação completa, e segura. Entretanto sempre me abalançarei a dizer-vos, porque penso que não erro, que muito ouvem melhorar-se a picada, que do aldeamento Imperial Affonsino conduz a villa de Guarapary; bem como a estrada, que d'esta cidade conduz a villa da Serra, e a que communica o municipio do S. Matheus com os que lhe ficão do Sul, a qual se acha muito arruinada; todas ellas tem relação com as trez principaes, de que acima tratei (PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO, 1854, p. 43).

c. José Mauricio Fernandes Pereira de Barros (*presidente da Província do Espírito Santo*)

Meia legoa de terras em quadra; na freguesia da Serra, no lugar de seo estabelecimento, com frente para a estrada que daquella freguezia segue para a Victoria

confrontando por um lado com o lugar chamado Calhambola, por outro com o caminho que vai ter a Capueira d'Agoa, e pelo ultimo com um brejo; por carta de 31 de janeiro de 1815 (PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO, 1857, p. 12).

d. E. de La Martinière (*engenheiro civil da Província do Espírito Santo*)

Pouco tenho que dizer a respeito da estrada do Beira-mar, que, para fallar a verdade, existe quasi inteiramente feita pela natureza, achando-se collocada em praias, em vários logares intransitável no momento da maré; com difficuldades grandes, e mesmo perigo para atravessar cinco braços de mar. O alinhamento para poder ser transitável devia ser collocado nas fraldas dos morros os mais próximos do mar, evitando com isso os terrenos alagadiços, e facilitando a passagem dos rios que descem das Serras e que poderão ser atravessados com pontes de pequena abertura e por conseguinte pouco dispendiosos.

Da capital por diante esta estrada rectificadada terá de chegar ao Rio Doce, passando pela villa da Serra, e atravessando este rio defronte da villa de Linhares por meio d'uma barca capaz de carregar ao menos 12 pessoas e 7 animaes, serviço a regular por uma taxa com horas indicadas para as passagens (PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO, 1859a, p. 2).

e. Carlos Augusto Nogueira da Gama e outros (*relatórios das câmaras municipais*)

A estrada á beira-mar, que communica o municipio com as villas de Benevente, e Espírito Santo conserva-se em bom estado; – as centraes porém não prestão franca communicação pelas tortuosidades, e estreitesa. Necessita de concertos a ponte do Una, cujos pegões se achão esburacados, e os pranchões arruinados (PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO, 1859b, p. 4).

f. E. de La Martinière (*engenheiro civil da Província do Espírito Santo*)

Não fallarei da estrada beira-mar que em quasi toda sua extensão, do Sul ao Norte, segue praias aridas, apresentando uma communicação transitável por viandantes mas de nenhuma maneira para o commercio: esta estrada, apremptada pela

natureza, segue todas as curvas do litoral, offerecendo em vários pontos passagens d'agoa difficultosas e algumas vezes mesmo perigosas (PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO, 1861, p. 5).

- g. José Fernandes da Costa Pereira Junior (*presidente da Província do Espí-rito Santo*)

[...] é com a maior diffculdade, encommodos e ás vezes, até perigos, que se viaja da Victoria a Itapemirim. O caminho é todo ou quasi todo á beira mar e interrompido pelos rios Jucú, Guarapary, Benevente, Piuma e Itapemerim sobre os quaes não existem pontes, realizando-se a passagem em canoas pequenas, mal seguras, e igualmente mal tripuladas (PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO, 1862, p. 78).

- h. Allexandre Rodrigues da Silva Chaves (*presidente da Província do Espí-rito Santo*)

Conhecendo o máo estado em que se achava a unica estrada que vem ter a esta capital, onde já era difficil o transito, principalmente á noite, pela estreitesa do caminho e pelo grande numero de pedras que a obstruião, recommendei ao Dr. Leopoldo, que fizesse o orçamento dos concertos necessarios; o que elle fez, dividindo a estrada até a ponte de Maruhype em trez secções, e orçando os concertos da primeira, que comprehende a distancia entre a rua da Capichaba e a cancella da fazenda do Commendador Monjardim, em 1:257\$440 réis (PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO, 1866, p. 20).

- i. Maximino Maia (*inspetor geral das Obras Públicas da Província do Espí-rito Santo*)

A estrada que se dirige ao Norte passando pela cidade da Serra, Nova Almeida, Santa Cruz, etc., além das pontes, que estão todas exigindo urgentez reparos, ha necessidade de ser ella em quasi toda a sua extensão melhorada sobre tudo no lugar denominado "Campinho" junto a Carapina onde é necessário um aterro na extensão de 400 a 500 metros (PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO, 1879, p. 1).

j. Antonio Francisco de Athahyde (*inspetor geral das Obras Provinciais*)

Tenho a honra de levar ás mãos de V. Ex.^a o Relatório do estado dos Negocios da Repartição á meu cargo, como me ordenou o honrado antecessor de V. Ex.^a, em officio sob n.º 838 de 17 de Setembro proximo passado. Principiarei este humilde trabalho, pedindo a reflectida attenção de V. Ex.^a para as estradas de rodagem que partem d’esta capital e circumvisinhanças, para o Norte, Sul, e Centro da provincia. – Ha um mez, e dias que me acho á testa dos negocios d’esta Repartição, tenho recebido constantemente reclamações de todos os pontos da provincia, sobre o mau estado dessas estradas e de suas bifurcações ou ramificações. Todas ellas precizão de uma fiscalisação rigorosa. – Todas ellas ressentem-se da falta de pontes, pontilhões, aterros, boeiros, nivellamentos, melhoramentos esses imprescindiveis para uma boa estrada de rodagem (PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO, 1886, p. 59).

Em relação aos aspectos físicos, desses trechos transcritos, destacam-se as descrições da Estrada Geral da Costa: “feita pela natureza”, “estreita”, “sinuosa”, com “grande número de pedras”. Sobre o trajeto, enfatiza-se o fato de essa estrada ter passado pelas principais aldeias/vilas coloniais dispostas na faixa litorânea, situando-se “quase toda a beira mar e interrompida por rios”. Há, inclusive, a indicação, segundo o presidente da província em 1866, de que tenha tido como primeiro trecho a distância entre a Rua da Capichaba (atual Rua Barão de Monjardim) e a Ponte de Maruípe (atual Ponte da Passagem), declarando-se repetidamente a necessidade da execução de reparos, de obras, de se insistir naquela direção de circulação, demandando melhorias nas condições existentes.

Para confrontar as informações contidas nos relatórios de presidente da província, recorre-se a duas outras fontes documentais de registro do século XIX no Espírito Santo: os relatos dos viajantes e tropeiros; e a cartografia produzida no mesmo período.

Documentos textuais: tropeiros, caixeiros, estafetas, viajantes

Conforme Mário Aristides Freire (1934), há fragmentos textuais sobre expedições terrestres, do tempo colonial, que podem ter ocorrido no Espírito Santo. São registros

de tropeiros, estafetas, viajantes estrangeiros, alguns dos pedestres do século XIX, outros relatos de testemunhos sobre as estradas interprovinciais.

As tropas se constituíram, nesse período, para dar suporte à circulação interna de mercadorias³⁹ e se concretizaram de forma mais sistemática durante o Império, num verdadeiro “organismo econômico” de transportes (GOULART, 1961): conduziam mercadorias para fins de comercialização entre unidades produtoras e consumidoras, distribuíam as cargas das regiões mineradoras e comercializavam os muares. Não se pode deixar de registrar que os caixeiros-viajantes (mascates, geralmente de origem libanesa)⁴⁰ e os cometas⁴¹ (grupo com no máximo três animais) também percorriam as estradas para vender produtos, mas ambos agindo isoladamente.

Os tropeiros⁴² percorreram, durante o século XIX, algumas das estradas interprovinciais do Espírito Santo, principalmente na porção centro-sul do território, estradas “abertas a picaretas, enxadas e pás, eram estreitas e precárias, e intransitáveis em épocas de chuvas” (MORAES, 1989, p. 86). Embora tenham andado por essa província com mais intensidade durante os anos 1920 e 1930, estabeleceram no Império uma rede entre cidades para o comércio de café e produtos da lavoura:

39 “Enquanto as tropas tinham como objetivo único o transporte de cargas de toda a natureza do interior para os centros comerciais e destes para o interior, os tropeiros (nessa denominação genérica incluídos os arrieiros), além de sua função principal, que era também o transporte, executavam várias outras tarefas de interesse para as populações a que estavam ligados, ou por onde passavam. Eles atendiam a toda sorte de encomendas dos conhecidos e amigos, faziam compras, inclusive de medicamentos, transportavam numerário e valores, porque não havia bancos no interior, levavam cartas e recados, carregavam malas de correio” (MORAES, 1989, p. 36).

40 Não há registro da memória do caixeiro-viajante no Espírito Santo, personagem tão importante no comércio entre regiões, pois percorria as estradas sozinho transportando mercadorias para venda. Mas fica o registro de uma conversa com o senhor Elias Nascif, que aconteceu na época de elaboração do meu trabalho de conclusão de curso da graduação, na qual ele relatou detalhes sobre o percurso para comércio que ele realizava a pé entre Vitória e Serra.

41 Denominação indicada por Moraes (1989).

42 Os tropeiros faziam o comércio de animais (mulas e cavalos) entre as regiões Sul e Sudeste, comercializavam também alimentos, principalmente o charque (carne seca) do Sul para o Sudeste.

[...] até o início do século XIX não tivemos grandes problemas de meios de transporte, mas os muares (burros e bestas) foram chegando aos poucos para atender a pequenas necessidades na Capital da Província e nos modestos lugarejos que iam surgindo à beira-mar ou a pouca distância para o interior, tais como Guarapari, Benevente (atual Anchieta), Itapemirim, São Mateus, Serra e Viana. Basta dizer que, segundo Ignácio Accioli de Vasconcellos, [...] não havia em todo nosso território mais do que 100 muares (MORAES, 1989, p. 12).

As tropas, que eram formadas por burros e bestas, de montaria ou de carga, levavam entre seis e quinze dias de viagem por terra, passando por estradas de difícil acesso e cheias de mato: “Uma tropa carregada (2 sacos ou 120 quilos para cada animal) fazia 20 a 25 quilômetros por dia, numa jornada de 3, 4 horas ou pouco mais, conforme as condições da estrada ou do caminho” (MORAES, 1989, p. 32). Enfrentando a realidade das estradas, conectavam o sertão com o litoral, passando por cidades que formaram cruzamentos de rotas comerciais (entre os séculos XIX e XX): cidades às margens da estrada de ferro (Alegre, Mimoso, Muqui, Guaçuí e Colatina), em ponta de trilhos (Castelo), de convergência (Cachoeiro de Itapemirim), de conexão entre transporte terrestre e fluvial (Santa Leopoldina, Alfredo Chaves e Iconha), de porta de entrada dos lotes de muares que vinham de Minas Gerais (Baixo Guandu e Iúna), de grande produção agrícola (Afonso Cláudio, Conceição do Castelo, Calçado, Muniz Freire, Santa Thereza e São Pedro de Itabapoana), numa classificação feita pelo historiador Ormando Moraes (1989). Dessas, destacam-se como centros tropeiros as cidades de Afonso Cláudio, Alegre, Castelo, Muniz Freire, Santa Leopoldina, Santa Thereza.

Num diagrama publicado por Moraes (1989), as tropas se encaminharam tanto ao norte quanto ao sul, mas parece que não percorreram a Estrada Geral da Costa, que sequer aparece representada. As indicações gráficas feitas nesse desenho são nos sentidos noroeste (para Santa Leopoldina) e sudoeste (para Cachoeiro de Itapemirim e Castelo), ligando os centros produtores e as rotas comerciais existentes. Um dos ramais de conexão dos tropeiros com Vitória se dava por dentro da ilha através da Ponte da Passagem, seguindo por Maruípe e Jucutuquara, e foi identificado por Saturnino de Brito (1896), em cartografia produzida, como “caminho para tropas”. Saturnino faz a mesma indicação para a Estrada de Santo Antônio (sentido sudoeste).

Sobre os estafetas, que distribuíam as correspondências, sabe-se que, em 1520, Luiz Homem recebeu do rei Dom Manuel I o encargo da exploração do serviço postal em Portugal, tendo sido nomeado para o ofício de primeiro correio-mor do reino. Em 1657, foi criado o correio-mor das cartas do mar, responsável pela correspondência entre a metrópole e as colônias, incluindo a responsabilidade de instituir assistentes nas vilas de Salvador, Rio de Janeiro e Recife. Essa decisão culminou, em 1662, com a designação dos primeiros assistentes do correio-mor para o Brasil. Contudo, passado um pouco mais de meio século, em 1730, o rei Dom João V proibiu operar ligações pelo interior do Brasil, valendo-se somente das cartas de mar. Essa proibição se deu no contexto de uma série de mecanismos de controle operados pela Coroa Portuguesa para inibir o acesso às minas de ouro, como os já mencionados atos de proibir a abertura de estradas, ações para a fortificação do litoral e inibição da produção de mapas detalhados de vias de comunicação terrestre.

Assim, o correio-mor somente trilhou percursos terrestres após a segunda metade do século XVIII⁴³, quando buscou reorganizar os serviços dos Correios do Brasil com: criação de quadro de carteiros; lançamento de selos postais; promoção de distribuição domiciliar; instituição de serviços de caixas postais. Essas ações ganharam ainda mais força no Espírito Santo, em 1861, com a criação da Secretaria do Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, à qual se vinculavam os correios terrestres e marítimos. Em 1869, foi criada, na cidade de Vitória, a Agência Central dos Correios, mas como as correspondências chegavam até ali? Ou quais seriam os caminhos terrestres percorridos para a distribuição das cartas?

Parece ter havido dois tipos de distribuição. O primeiro referia-se a agências tradicionais, cuja ligação era terrestre ou marítima. O segundo era constituído por uma rede de agências postais instaladas dentro de estações ferroviárias e que utilizava as linhas férreas como meio logístico para o intercâmbio de malas postais, e pelo correio ambulante, que funcionava dentro dos trens, mas de modo independente⁴⁴.

Nos relatos do príncipe Maximilian zu Wied-Neuwied (1958), registrados no livro *Viagem ao Brasil*, há indicativos de que tenha encontrado, em seu trajeto terrestre

43 Estabeleceu-se, em 1773, a primeira comunicação postal terrestre entre São Paulo e Rio de Janeiro e um serviço de estafetas criado pelo governador da capitania de São Paulo.

44 Dados fornecidos pelo pesquisador Paulo Novaes.

entre Rio de Janeiro e Vitória, os Correios, à altura da foz do Rio Itabapoana, na proximidade da Fazenda Muribeca. Com isso, acredita-se que os estafetas alcançavam Vitória, vindos do sul, mas não continuavam sua jornada na direção norte. Semelhante entendimento tem Oliveira (2008) ao descrever as condições pelas quais passavam os viajantes e estafetas ao percorrerem a estrada denominada “Geral” que, em 1836, em péssimas condições e quase intransitável, corria pelo litoral desde o Rio de Janeiro.

Mas vêm mesmo dos viajantes estrangeiros alguns dos relatos sobre os principais percursos terrestres existentes no século XIX. Foram identificadas dezesseis memórias de viagem, entre os anos 1812 e 1888⁴⁵. Percorreram o Brasil, passando pelo Espírito Santo, religiosos, príncipes, o próprio rei Dom João e muitos naturalistas interessados na flora tropical e nas populações indígenas. Desses viajantes, alguns percorreram a província por estradas terrestres, desbravando, fazendo apontamentos, recolhendo espécies vegetais, desenhando mapas e paisagens... Léry (1961, p. 20), no século XVI, descreveu as veredas pelas quais passou junto à costa brasileira: “Proseguimos pois nosso caminho e costeando sempre a terra passamos pelo lugar denominado *Tapemiry*⁴⁶ onde se encontram pequenas ilhas na entrada da terra firme e que me pareceram habitadas por selvagens aliados dos franceses”.

Os viajantes do século XIX deixaram os relatos mais detalhados sobre essas explorações, registros escritos dos quais se procurará destacar alusões a respeito das trilhas terrestres no Espírito Santo. Por onde passaram tantos viajantes? Cinco desses estrangeiros fizeram uma trajetória (remontável) com partida de Vitória sentido norte (direção principal da pesquisa que se procede), fazendo menção (direta e indireta) à Estrada Geral da Costa: Dom José Caetano da Silva Coutinho, príncipe Maximilian zu Wied-Neuwied, Auguste de Saint-Hilaire, François-Auguste Biard, Charles Frederick Hartt.

Na viagem desde o norte do Espírito Santo até Vitória, Dom José Caetano citou a Ponte da Passagem, fortalezas (principalmente o Forte de Piratininga), igrejas, freguesias e vilas. Fez viagens por mar e por terra. Sobre a chegada a Vitória, registrou:

45 Têm destacada importância, para recolha destas memórias, as publicações da coleção Canaã, do Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, o *website* Morro do Moreno e o livro *Viajantes estrangeiros no Espírito Santo*, de Levy Rocha (1971). Não se considera esgotada essa listagem.

46 Referência a Itapemirim, cidade ao sul de Vitória, na província do Espírito Santo, junto ao rio de mesmo nome.

No dia 6 de dezembro [1819] andei as oito léguas que se contam desde Vila Nova de Nova Almeida até a vila de Vitória, e achei por todo o caminho os mesmos bosques frondosos e salpicados de roças e de moradores, as mesmas praias alastradas de pedras ferruginosas, e os mesmos recifes cada vez menos distantes da costa do mar (COUTINHO, 2002, p. 103).

O príncipe Wied-Neuwied desembarcou no Rio de Janeiro, em 1815, interessado em explorar a América assim como tinha feito seu compatriota Alexander von Humboldt. Imediatamente, organizou suas expedições, quase sempre feitas por via terrestre, à maneira das tropas, motivado a conhecer principalmente os povos indígenas. Realizou viagem em comitiva, fazendo anotações e desenhos em cadernetas que depois deram origem às publicações. No Espírito Santo, acompanharam-no, sentido litoral norte, os também naturalistas Friedrich Sellow e Guilherme Freyreiss, que por ali passavam. Relata-se que compunham ainda a tropa os indígenas Queck, acompanhantes regulares de Wied-Neuwied, e Francisco, indígena caiapó acompanhante de Freyreiss (ROCHA, 1971). Além de relatos pretéritos, essa equipe tinha como documento-guia um mapa feito por Aaron Arrowsmith, no qual havia registros de etnias indígenas e a linha do caminho que ligava vilas e arraiais litorâneos.

Partindo do Rio de Janeiro, chegaram a Campos, de onde continuaram até Muri-beca, fazenda jesuítica situada na redondeza do atual município de Presidente Kennedy (ao sul do Espírito Santo). Desde lá até a Vila do Espírito Santo (Vila Velha), fizeram percursos a pé, paralelamente à costa, passando por Itapemirim, Piúma, Anchieta e Guarapari: “No escuro dia que se seguiu, tivemos o desagradável contratempo de encontrar completamente desleixada, sem pontes nem caminhos transitáveis, a única rota ao longo da costa” (WIED-NEUWIED *apud* SARTÓRIO, 2007, p. 138).

Depois de chegar a Vitória, relata-se que o príncipe e sua tropa seguiram em direção ao Rio Doce. Escolheram passar pela rota da Ponte da Passagem, Praia Mole, Carapebus, Jacaraípe, Nova Almeida, Quartel do Riacho, Quartel de Comboios e Quartel de Regência, embora afirmem ter existido, na saída de Vitória, uma rota alternativa (que contemplava a Ponte da Passagem, Pitanga, Serra e Jacaraípe, prosseguindo na direção da capitania da Bahia).

Em sua segunda viagem ao interior do Brasil, em 1818, Auguste de Saint-Hilaire também passou pelo Espírito Santo. Partindo do sul, chegou a Vitória e prosseguiu

viagem em direção ao norte, fazendo o mesmo roteiro de Wied-Neuwied. Em suas observações, registradas na forma de um diário de viagem, citou as estradas abertas pelo governador Francisco Alberto Rubim entre o litoral e Minas Gerais. Registrou também a diversidade de cultivos encontrados, dimensionando em termos populacionais e físicos a província e suas vilas à época.

Nos limites da então capitania, percorreu estradas, acompanhado de burros em uma caravana, por um percurso que seguia paralelamente à costa: “Enfim, ao cabo de algum tempo, eu me encontrava, ainda uma vez, à beira mar, sobre uma praia firme e arenosa como a que eu havia marchado na véspera” (SAINT-HILAIRE, 1936, p. 41). Antes de chegar a Vitória, descreveu a paisagem a partir da Vila do Espírito Santo como se estivesse em um mirante, pois alcançava com o olhar as montanhas, a casa da fazenda em Jucutuquara. Antes de atravessar o rio⁴⁷, que marcava o fim do percurso, destacou a natureza do caminho percorrido: “Estava então em vias de chegar à Villa de Victoria, mas, nessa região viaja-se tão raramente por terra que, por assim dizer, o único caminho que conduz às portas da capital, desaparece inteiramente, nas hervas que o cobrem” (SAINT-HILAIRE, 1936, p. 81).

Depois de um dia de descanso, continuou sua viagem em direção ao Rio Doce na companhia de um guia: “Ele me recebeu muito bem, deu-me um pedestre para servir-me de guia até o Rio Doce, razão de minha viagem” (SAINT-HILAIRE, 1936, p. 125). Esta rota se deu saindo de Vitória ao norte, atravessando a Ponte da Passagem, direcionando-se à Palhoça, Serra, Caraípe (atual Jacaraípe), Vila dos Reis Magos (Nova Almeida), Aldeia Velha (Santa Cruz), Quartel do Riacho, Quartel de Regência, Rio Doce (SARTÓRIO, 2007). A descrição de sua partida dava a direção de uma estrada, ainda dentro dos limites geográficos da ilha, no encaminhamento do que hoje se compreende em boa parte como as avenidas Paulino Muller e Maruípe:

Depois de despedir-me do meu hospedeiro, o capitão-mór Pinto, atravessei a ilha muito montanhosa onde sua casa e a capital da província estão situadas; e retornei pela margem do mar, que do lado do septentrião separa a ilha do continente. Esse pequeno canal póde ter a largura de nossos riachos de 3.^a ou 4.^a ordem. Passa-se

47 Sabe-se que se trata de uma baía, e não de um rio, o que, à época, não era muito claro.

sobre uma ponte de madeira, que ao tempo de minha viagem estava no pior estado de conservação e que provavelmente não tardaria a tombar se, como tem sucedido, não se lhe fizer nenhum reparo. Ora o caminho segue a praia, ora pelas mattas virgens de que é cercado (SAINT-HILAIRE, 1936, p. 126).

Daí em diante, a descrição tanto da rota realizada quanto do que poderia ter sido uma rota alternativa se faz junto à descrição de costumes, vegetação e características físicas da região. No capítulo VI – “A região situada entre Nova Almeida e o Rio Doce” –, o autor volta a mencionar (provavelmente) a Estrada Geral da Costa sem, entretanto, nomeá-la:

Deixando Villa Nova, atravessei o Rio dos Reis Magos numa piroga que o capitão-mór havia requizitado e que pertencia aos índios.

Como esta região não mantém, por terra, senão poucas comunicações com o norte do Brasil, a passagem do Rio não tem sido taxada pelo fisco.

O caminho, de Villa Nova á Aldeia Velha atravessa quasi sempre bosques que margeam o mar. E é assim toda a região que percorri; mas, um pouco para o oeste, percebem-se elevações do terreno (SAINT-HILAIRE, 1936, p. 157).

Depois do lugarejo de que venho dé fallar e que se chama Campos do Riacho (pastagens do Riacho) o rio do mesmo nome toma o de Rio da Lagoa; e se subíssemos por elle ainda mais, chegaríamos a um posto militar de índios e lá começa um caminho que leva à villa de Linhares, situada sobre a margem do Rio Doce. Eu teria podido seguir essa estrada, mas, como os botocudos ahi apparecem de tempos a tempos e a tornam perigosa, achei melhor continuar a costear o mar (SAINT-HILAIRE, 1936, p. 164).

Entre 1858 e 1859, o pintor Auguste François Biard conheceu várias cidades brasileiras, desde o Espírito Santo até Manaus. Durante sua viagem, além de retratar a família real, percorreu províncias, colecionou pássaros, conchas e histórias; ao retornar a Paris, publicou, em 1862, *Dois anos no Brasil*. Sua ida ao Espírito Santo ficou caracterizada, a partir de um contato que teve com um imigrante italiano, pelo interesse em ver indígenas: “Essa ‘sua gente’ eram os índios. Eu estava

radiante de alegria. Ficou decidido que penetraria as regiões mais agrestes sob a proteção do Sr. X” (BIARD, 2004). Com esse propósito, deslocou-se de embarcação do Rio de Janeiro a Vitória, onde desembarcou, para seguir viagem até a aldeia de Santa Cruz (norte) em companhia do tal senhor. A partir de Vitória, o percurso foi feito a cavalo:

Todavia, sou obrigado a reconhecer que graças a uma dessas missivas obtivemos cavalos para nosso transporte e um negro para trazer os animais quando deles não mais precisássemos. Era do nosso intento deixar as bagagens em Vitória e ao atingirmos Santa Cruz mandar buscá-las em canoas (BIARD, 2004, p. 57).

No trajeto terrestre que fez, seguindo em parte junto ao mar, Biard descreveu as condições da estrada, das quais se destacam pavimentação precária (diria natural), tortuosidade formal, ausência de pontes para atravessar os diversos rios. Não há referência direta e nominal à Estrada Geral da Costa, mas, pela proximidade do caminho com o litoral, presume-se que possa ter transitado por ela: “Como na véspera, a estrada a percorrermos desenrolava-se ora à beira-mar, ora por veredas entre árvores, mas à medida que avançávamos tornava-se de maior pitoresco o trajeto” (BIARD, 2004, p. 60). Do texto descritivo pode-se destacar ainda o relato:

A região que de início percorremos não tinha nada daquela com que eu sonhara. Nada de virgem tinha a natureza; ao contrário, já sofrera muitas modificações. Atravessamos campos outrora cultivados e agora em abandono. De quando em quando era necessário aos animais meterem-se na água dos rios; por mais precauções que tomássemos, ficávamos molhados e, de outras vezes, tínhamos de nos ajoelhar em cima das selas. De certa feita, o meu cavalo viu-se na contingência de nadar um bocado, pois eu errara o ponto mais conveniente para a travessia do curso d’água. O banho foi completo e, se a água não fosse salgada, teria gostado da oportunidade, pois fazia muito calor (BIARD, 2004, p. 58).

Charles Frederick Hartt (1870), em *Geologia e geografia física do Brasil*, descreveu, tanto quanto possível, o relevo e a hidrografia de algumas províncias do Império. Quando de sua primeira vinda ao Brasil, em 1865, integrou a Expedição

Thayer⁴⁸, que percorreu o litoral do Rio de Janeiro até o Amazonas, retornando depois ao litoral capixaba em 1886 (ROCHA, 1971, p. 119). No contexto dessa expedição, Hartt compunha um grupo formado por naturalistas, desenhista, ornitólogo, taxidermista, fotógrafos, entre os quais se destacam seus líderes, Louis Agassiz e Elizabeth Agassiz⁴⁹.

Durante os anos de 1875 e 1877, Hartt foi coordenador da Comissão Geológica do Império do Brasil. Essa comissão buscava, em suas expedições, registros sobre a geologia e a mineralogia. Assim, auxiliado por Saint-John, ele procedeu ao levantamento de diversos perfis geológicos do terreno, visando à construção futura da Estrada de Ferro D. Pedro II, que poderia passar pelo Espírito Santo (ambicionando uma conexão até o Rio Doce). Com esse olhar, percorreu uma rota saindo do Rio de Janeiro, passando pelo litoral sul do Espírito Santo até Vitória, de onde prosseguiu na direção norte, partindo da Ponte da Passagem, Carapina, Ponta de Tubarão, Jacaraípe e pela sequência de rios que vai de Reis Magos até a foz do Rio Doce (SARTÓRIO, 2007).

48 “Entre os anos de 1865 e 1866, Louis Agassiz, um dos mais ilustres naturalistas oitocentistas e chefe da Expedição Thayer, uma missão científica enviada ao Brasil, encomendou e produziu uma série fotográfica sobre ‘tipos humanos’ que habitavam essa região de clima tropical. Tratava-se de imagens de negros e mestiços, que seriam apresentados em debates de ciência nos Estados Unidos como provas irrefutáveis de sua concepção científica. Agassiz buscava conter os avanços do evolucionismo de Darwin, que, após a publicação de sua obra mestra, *A Origem das Espécies*, recebia, cada vez mais, aceitação no círculo acadêmico. Seu desejo era o de recolher evidências visuais que testemunhassem contra a falácia da nova proposição evolucionista” (RATTES, 2010, p. 98).

49 “Ficaram afastados, assim, todos os obstáculos e fiz os meus preparativos de viagem o mais rápido possível, depois de indicar para me acompanharem as seguintes pessoas: Jacques Burkhart, desenhista; John G. Anthony, conchiologista; Frederico C. Hartt e Orestes Saint-John, geólogos; John A. Allen, ornitologista, e George Sceva, preparador. A nossa pequenina sociedade foi aumentada pela adição ainda de alguns voluntários, Newton Dexter, William James, Edward Copeland, Thomas Ward, Walter Hunnewell S. V. R., Thayer, cujo concurso, por ser espontâneo, não deixou de ser muito ativo e eficiente. Não devo esquecer de incluir, também, no número dos meus auxiliares, Thomas G. Cary, meu cunhado; sem fazer parte da expedição, fez para mim importantes coleções, em Montevidéu, Buenos Aires e outros lugares” (AGASSIZ; AGASSIZ, 1869, p. 15-16).

Em trecho do livro, Hartt (1941) descreveu a província do Espírito Santo, mas não detalhou os caminhos por terra e não citou a Estrada Geral da Costa. Numa breve menção aos percursos feitos, afirmou:

Uma linha de monótonos montões de areia, como uma grande massa rodante pronta para arrebentar nas terras baixas que lhe ficam por trás, corre paralela à praia, lisa, ou escassamente coberta por moitas de gramíneas, palmeiras, anãs, etc. – sem sombra, nem água. A estrada é um trecho tirado do Sahara. De um lado está o mar, do outro um contagiante e intransitável pântano (HARTT, 1941, p. 143).

Vale ainda indicar outro trecho do mesmo capítulo, no qual o geólogo descreve o relevo da Baía de Vitória, dialogando diretamente com as características físicas da região que, séculos mais tarde, Aziz Ab'Saber denominaria de “mar de morros”:

O Pão de Açúcar é um morro de gnais, escarpado e irregularmente cônico de 400 a 500 pés de altura, pendendo para o lado norte e apresentando frente ao canal uma encosta lisa e quase vertical. Nessa face, pela projeção de uma ponta de terra do lado norte, o canal se estreita bruscamente, ficando com uma largura de 600 pés somente. Passando o Pão de Açúcar o canal se alarga num espaçossíssimo porto, e, do lado norte, num anfiteatro entre morros, está construída a cidade de Vitória. Essa baía estende-se apenas um par de milhas a oeste do Pão. Em sua extremidade recebe as águas do canal do Jecú, e dos Rios Crubixa e Santa Maria. Um canal estende-se para o Norte, e, unindo as embocaduras dos rios, contorna morros de Vitória e entre na Baía do Espírito Santo, fazendo-se assim pertencer a uma ilha. Esta ilha é constituída de gnais, é muito elevada, escabrosa e vestida de florestas. Para o norte e para oeste, a região é uma planície, sendo só montanhoso, ao longo do lado sul da baía e do canal (HARTT, 1941, p. 91).

Entre as descrições das viagens terrestres que se conseguiu reunir, destacam-se as repetições de trajetos entre as viagens de Wied-Neuwied e Saint-Hilaire, que parecem ter percorrido a mesma direção. Sempre acompanhados por experientes pedestres, seguiam um caminho existente, costeiro e em nenhum momento relatam ter tido necessidade de abrir picadas ou percursos. Por outro lado, Biard e Hartt, apesar

de terem viajado na direção norte do estado, não mencionaram a referida Estrada Geral da Costa, embora pareçam ter caminhado paralelamente ou próximo ao mar.

Essas descrições dos viajantes, junto dos relatórios feitos dos presidentes da província, parecem não deixar dúvidas de que havia uma estrada no sentido norte-sul, vicinal, não carroçável, que interligava os núcleos de povoamento do litoral desde Itapemirim até Regência, passando por Vitória. Recorre-se agora à cartografia para identificar outros aspectos físicos dessa estrada.

Documentos cartográficos: redesenho dos mapas do Império

Uma seleção de mapas do século XIX serviu de fonte documental para buscar indícios do trajeto da Estrada Geral da Costa e informações sobre sua forma. Para tanto, selecionaram-se mapas da província do Espírito Santo cujos elementos representados contemplassem as estradas e correspondessem, no tempo, aos relatórios de governo referenciados anteriormente. Chegou-se à pré-seleção de documentos cartográficos considerando o mesmo ano do relatório ou o ano imediatamente anterior/posterior (quando possível).

O redesenho e a leitura de cada um desses documentos contribuíram para as análises morfológicas. No redesenho, identificaram-se os principais rios, estradas, vilas e povoamentos para proceder com as análises comparadas, utilizando-se *software* de desenho vetorial. O intuito foi verificar se o Eixo Maruípe poderia ser datado do período imperial, sendo, nessa condição, parte de uma estrada geral que passava por dentro da Ilha de Vitória. A seguir, encontram-se a descrição dos sete documentos cartográficos analisados.

Guia de caminhantes (1817)

Com informações sobre relevo, cursos d'água, divisão das comarcas, estradas, caminhos e núcleos de povoamento, o atlas *Guia de caminhantes*, pintado por Anastácio de Santana (1817), é um documento composto por quatorze pranchas aquareladas (53 x 75 cm cada) que abrangem um mapa do planisfério, um de todo o Brasil dividido em capitânicas, além de outras onze pranchas das capitânicas (da América portuguesa em 1816) individualizadas ou desenhadas em grupos de duas ou três.

Entre as capitânicas representadas, na carta 12, junto à orla das capitânicas da Bahia e de Minas Geraes, está a capitania do Espírito Santo. Em relação ao período colonial, no caso do Espírito Santo, é a única cartografia identificada com indicação de caminhos e, por esse motivo, agrupou-se esta às demais cartografias produzidas durante o Império.

No trecho compreendido entre os rios Itabapoana (ao sul) e Mucury (ao norte)⁵⁰, foram representados dezesseis rios, quatro vilas, cinco arraiais, sete capelas, três sítios. Ao longo da costa, há indicação de uma estrada, paralela ao mar, que interliga de norte a sul todas as vilas, arraiais, capelas e sítios. Essa é a provável indicação da Estrada Geral da Costa de que tratam os governadores Francisco Alves Rubim e Ignácio Accioli de Vasconcellos. Há outra estrada representada partindo de Vitória em direção ao oeste, interligando uma freguesia e duas capelas e seguindo paralela ao Rio Santa Maria. Nota-se a representação de uma ponte, ao norte, conectando a Ilha de Vitória ao continente, provavelmente a Ponte da Passagem (de Maruípe). Entretanto, não há indicação de toponímia das estradas, as quais podem ser presumidas pela direção e confrontadas com o relatório de governo. Ausenta-se qualquer referência à capitania do Espírito Santo no texto que acompanha esse mapa:

Capitanias da Bahia, Minas Geraes e Piauhy, unidas e divididas pelos círculos ponteados depreio, elevados de Carmizim mais vivo e grosso: Onde se mostra seus mais notáveis Rios; Sítios; Povoações; Capitaes; Serras; Estradas; Caminhos (SANTANA, 1817).

Carta da província do Espírito Santo (1850)

Publicada pela Lithographia Imperial de Eduard Rensburg, em 1850, essa carta da província do Espírito Santo foi representada em léguas na escala 1:500.000. Os autores, George Mathias Heaton, litógrafo e pintor inglês, e Eduard Rensburg, litógrafo e desenhista holandês, chegaram ao Brasil por volta de 1840 e logo fixaram

50 Os limites da capitania, nesse mapa, são representados ao sul pelo Rio Cambapuamirim, ao norte pelo Rio Doce e a oeste pela Cordilheira da Serra do Mar (provável indicação, embora não esteja literalmente apontada).

uma oficina no centro do Rio de Janeiro, anunciando entre seus serviços “obras litográficas, tanto de lápis, em gravura ou à pena; tiram e imprimem retratos, paisagens, monumentos, plantas, mapas geográficos, faturas, circulares, preços correntes, cartões de visita etc.”.

Na carta analisada há indicações, inclusive por toponímia, de dez principais rios e seus afluentes, treze vilas/cidades e duas estradas interprovinciais. Acompanhando a ligação leste-oeste, em conexão com a capitania de Minas Gerais, aparecem representadas as estradas de Santa Thereza, ao norte de Vitória, e de São Pedro de Alcântara, ao sul. Não há indicação da Estrada Geral da Costa.

Carta topographica e administrativa da provincia do Espirito Santo erigida sobre os documentos mais modernos (1850)

Levantada pelo visconde J. de Villiers de L’Ile Adam e publicada pela Guarnier Irmãos, em 1850, numa folha única de 47 x 54 cm, esse documento contém dois mapas: uma planta da Baía do Espírito Santo e outra de toda a província. Não há indicação de escala. Da inscrição textual situada na parte superior direita da folha, “Noções estatísticas. Divisoens administrativas da Província do Espírito Santo”, destaca-se o último parágrafo:

O magnifico Rio Doce que separa a comarca da Capital da de São Matheus e penetra no centro do sertão de Minas promete um rico futuro industrial e comercial. Diversas estradas vão se abrindo entre as Províncias do Espírito Santo e Minas travessando umas a Cordilheira dos Aymores e outra a Serra do Castello.

Há uma referência aos principais rios, às cidades/vilas que se situavam junto ao litoral e às três comarcas que existiam (representadas distintamente por cores: da capital, de Itapemirim, de São Mateus). As três estradas transversais à linha da costa correspondem, de cima para baixo, a uma estrada paralela ao Rio Doce, estrada de Santa Thereza e de Itapemirim. Destaca-se, ainda nessa representação, a Estrada Geral da Costa, que aparece paralela ao litoral, interligando os núcleos de povoamento correspondentes ao trecho entre as vilas de Porto Alegre (ao norte) e Itapemirim (ao sul).

No trecho entre as cidades de Vitória e Serra, registra-se uma inflexão da linha da Estrada da Costa no sentido oeste. Identificaram-se relatos sobre a imprecisão desse mapa, críticas feitas por contemporâneos a Villiers de L'Isle-Adam. Embora não se tenha podido verificar os pormenores sobre essa questão, parece tratar-se de imprecisão métrica. Segundo Daemon (2010, p. 380):

É levantada neste ano uma carta topográfica desta província pelo visconde Villiers de l'Isle d'Adam. Este trabalho é eivado dos mais crassos erros e inexatidões, tendo naquela época sido apontados por diversos, entre eles pelo Dr. J. J. Rodrigues, em um escrito que apareceu a 15 de abril de 1851.

Carta da província do Espírito Santo: com parte da província de Minas que lhe está adjacente (1856)

Em 18 de setembro de 1850, foi criada a Lei n. 601 ou “Lei de Terras”, dispositivo legal cujo propósito foi regulamentar a questão fundiária no Império do Brasil. Essa lei definiu, entre outros pontos, procedimentos para a compra de terras devolutas da nação. Da parte do Estado, coube a responsabilidade de demarcar terras destinadas à utilização pública, como fundação de povoações, colonização indígena, abertura de estradas:

Esse ato determinou que a única forma de acesso às terras devolutas da nação fosse através da compra ao Estado em hasta pública, garantindo, entretanto, a revalidação das antigas sesmarias, que era até então a forma de doação da terra por parte do Estado à iniciativa particular – prática existente desde os tempos coloniais – e das posses realizadas até aquele momento, desde que estas tivessem sido feitas de forma mansa e pacífica. Ficava ainda estabelecido um prazo para que os proprietários – posseiros ou sesmeiros – demarcassem e registrassem suas terras, de forma que garantissem, assim, os necessários títulos de suas propriedades, sem os quais não poderiam hipotecar, vender ou alienar de qualquer outra forma (ALMEIDA, 2022).

Em decorrência dessa legislação, foi publicado, em 30 de janeiro de 1854, o Decreto n. 1.318, regulamentando a lei e criando repartições especiais de terras

públicas em cada província, que funcionariam como escritórios descentralizados. Esse fato influenciou, de modo geral, a produção cartográfica no Brasil, que passou a registrar as propriedades com a maior precisão possível, inclusive na capitania do Espírito Santo. Equívocos de escala e dificuldades instrumentais de técnicas de medição, entretanto, foram recorrentes no período.

Na carta organizada por ordem de José Maurício Fernandes Pereira de Barros pelo primeiro-tenente e engenheiro João José de Sepúlveda e Vasconcellos, correspondente a um mapa de 43 x 49 cm sobre folha de 52 x 58 cm, estão representados aspectos do relevo, hidrografia, principais núcleos de povoamento, estradas e toponímias.

No redesenho desse documento, buscou-se destacar as três estradas transversais à costa: Santa Thereza, São Pedro de Alcântara e Itapemirim (indicadas, inclusive, por toponímia). Não foi representada a Estrada Geral da Costa.

Carta chorographica da provincia do Espírito Santo (1861)

A confecção dessa carta também está ligada ao objetivo de interiorização do sertão do Brasil, pois foi o engenheiro E. de La Martinière incumbido, pelo presidente da província Pedro Leão Veloso, a elaborar um parecer sobre as estradas existentes (São Pedro de Alcântara e Itapemirim) e sugerir a criação de um outro ramal (SANTOS, 2005, p. 62). Segundo o engenheiro:

[...] a direcção a mais favorável para tal estrada era seguir o valle do rio Santa Maria para depois procurar o valle do rio Guandú; esta direcção teria a grande vantagem favorecer a colonia de Santa Leopoldina e de Santa Izabel; principalmente a primeira cujos terrenos pouco favoraveis á agricultura na entrada, vão melhorando, muito mais para o centro, na direcção Est-Oest; é certo tambem que por este meio os sacrificios feitos até hoje pelo governo central havião de produzir os desejados resultados, favorecendo o desenvolvimento material d'estas duas colonias com uma estrada (PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO, 1859a, p. 2).

O redesenho permitiu identificar as três estradas transversais à costa (Santa Thereza, São Pedro de Alcântara e Itapemirim), além da estrada longitudinal ao litoral, a Estrada Geral da Costa. Há, ainda, uma quarta estrada ao norte, junto ao

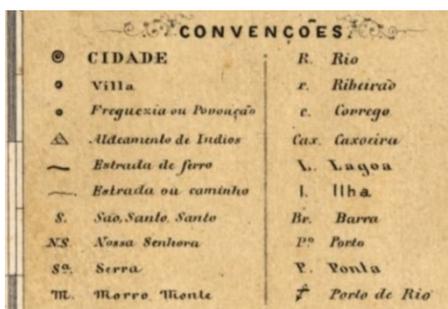
Rio Mucury, já na divisa com a capitania da Bahia, identificada na cartografia como Estrada de Santa Clara, que não foi considerada por estar fora do recorte territorial.

Embora o documento não tenha uma legenda, nota-se uma representação hierárquica de estradas e vias: linha dupla, linha simples, linha tracejada. Ganha destaque a indicação de estradas na Ilha de Vitória, sendo registradas Jucutuquara e Maruípe como parte do trajeto.

Mapa geral da província do Espírito Santo relativo as colônias e as vias de comunicação (1866)

Mapa executado por Carlos Krauss, apresentado em folha única de 45,5 x 34,4 cm, com três mapas em diferentes escalas, acompanhados de legenda (Figura 24): Mapa 1: *As colônias do Mucury*; Mapa 2: *As colônias de S. Leopoldina e S. Izabel*; Mapa 3: *Colônia do Rio Novo*. Na margem superior esquerda, apresenta a seguinte menção: “Prova do Espírito Santo Folha nº 1”. E, na margem inferior direita, após o título: “[...] publicado por ordem de Exo. Sr. Conselho Antônio Franco de Paula Souza, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Públicas”.

Figura 24 – Detalhe da legenda do documento



CONVENÇÕES	
⊙ CIDADE	R. Rio
• Villa	r. Ribeirão
• Freguezia ou Povoação	c. Corrego
△ Aldeamento de Indios	Cax. Caxoeira
— Estrada de ferro	V. Vaçoa
— Estrada ou caminho	I. Ilha
S. São, Santa, Santo	Br. Barra
NS Nossa Senhora	Pº Porto
Sº Serra	V. Volta
M. Morro Monte	ƒ Porto de Rio

Fonte: Biblioteca Nacional Digital (2016).

Entre os mapas representados, aquele que interessa é o relativo à província do Espírito Santo, pelo registro das vias de comunicação, ou estradas: “1866. Neste ano o hábil e ilustrado engenheiro Krauss organiza dois mapas geográficos da província do Espírito Santo, demarcando neles os locais das colônias, estradas e rios até então

conhecidos” (DAEMON, 2010, p. 430). Utilizando o redesenho e as convenções adotadas em legenda, é possível observar que há indicações de estradas existentes e projeções (em tracejado) de futuros ramais. As quatro estradas gerais estão representadas: três transversais à orla (Santa Thereza, São Pedro de Alcântara, Itapemirim) e uma longitudinal conectando as principais vilas/cidades situadas no litoral.

Planta da parte da província em que estão comprehendidas as colônias, organizada na Inspeção das Terras e Colonização pelos engenheiros C. Cintra e C. Rivière (1878)

A Inspeção Geral das Terras e Colonização foi criada pelo Decreto n. 6.129, de 23 de fevereiro de 1876, tornando-se responsável pelas competências da Comissão do Registro Geral e Estatística das Terras Públicas e Possuídas e da Agência Oficial de Colonização: demarcar as terras públicas distintas daquelas de domínio particular; fiscalizar e dirigir todos os serviços relativos à imigração e colonização; promover a imigração espontânea e o estabelecimento dos imigrantes (GABLER, 2012).

Executada por Carlos Felipe Garçon Rivière e José de Cupertino Coelho Cintra, essa planta única de 58 x 84 cm, em cores, com escala indicada de 1:250.000, representava por convenção os núcleos de povoamento em diversas escalas, aldeamentos indígenas, terras particulares, terras públicas e estradas (Figura 25).

Figura 25 – Detalhe da legenda do documento



Fonte: Biblioteca Nacional Digital.

Ao proceder ao redesenho parcial desse documento, foram identificadas as estradas de Santa Thereza, Itapemirim, São Pedro de Alcântara e a Estrada Geral

da Costa. Nota-se uma rede ampliada de estradas vicinais (em comparação com o mapa de 1866), acompanhando paralelamente os rios e córregos, estabelecendo conexões pelo interior da província.

Comparando as informações obtidas por meio dos redesenhos e, de modo geral, as evidências documentais, as toponímias e as citações oriundas de documentos do século XIX, pode-se afirmar a existência da Estrada Geral da Costa. Estreita, sinuosa, seguia paralela ou junto ao mar, estendia-se desde o sul e, partindo da Ilha de Vitória, continuava a se conectar com os principais núcleos litorâneos ao norte. É de se supor que essa estrada seja anterior ao período do Império do Brasil, pois alguns relatórios dão a entender que ela “já existia”, embora em péssimas condições...

Mas em nenhum momento se identificou nas análises feitas que essa forma tenha sido criada no século XIX. Pelo contrário, parece ter existido em todo o período. Fica, de novo, a dúvida: essa estrada que atravessava Vitória poderia ter sido uma forma oriunda do período colonial? Acredita-se que é possível retroceder um pouco mais no tempo e investigar as origens desse elemento.

Caminhos terrestres na capitania do Espírito Santo

A ocupação territorial pelos portugueses da costa do Espírito Santo se deu com implantação de vilas nas embocaduras dos principais rios da região. Esse era o padrão do que ocorria na extensão da costa brasileira:

Esta costa do Brasil está pera a parte do ocidente, corre-se de norte e sul. Da primeira povoação até derradeira há trezentas e cinquenta léguas. São oito capitanias, todas têm portos muito seguros onde podem entrar quaisquer naus por grandes que sejam. Não há pela terra dentro povoações de portugueses por causa dos índios que não no consentem, e também pelo socorro e tratos do reino lhes é necessário estarem junto ao mar por terem comunicação de mercadorias. E por este respeito vivem todos junto da costa (GANDAVO, 2008, p. 31).

As quatorze faixas de terra, instituídas pelo rei em 1534 como capitanias hereditárias, tinham larguras variáveis entre 150 e 600 quilômetros (CINTRA, 2013), delimitadas

do norte ao sul, geralmente por elementos naturais⁵¹. Na capitania do Espírito Santo, os limites se davam pelos rios Mucuri e Baixos dos Pargos, conforme descrição na Carta de Doação da Capitania, documento expedido em 1º de junho de 1534:

As cinqüenta léguas de terras [doadas a Vasco Fernandes Coutinho] começam na parte onde acabam as cinqüenta léguas cedidas a Pedro Tourinho [donatário da capitania de Porto Seguro] [...] ao longo da costa [litorânea] e [...] entrarão na mesma largura [50 léguas, no sentido leste-oeste] pelo sertão e terra firme adentro, tanto quanto puderem entrar, até o limite de meus domínios conquistados [na América] (SCHAYDER, 2002).

Dadas as definições sobre as faixas de terra e os rios, a escolha do sítio pelos portugueses para implantação das vilas se deu pelas características físicas da topografia elevada, onde fosse possível implantar o núcleo residencial e viver a vida cotidiana, com espaços extras para a roça, presença de nascentes, caminhos de acesso. Entretanto, Risério (2012) adverte que esse padrão para a escolha de sítios não foi exclusividade dos portugueses, refletindo uma “preferência praticamente universal”, conforme recomendação registrada no *Tratado de Architectura de Vitruvius* (século I a.C.), nos tratados da Renascença, nos documentos coloniais portugueses e, propriamente, na prática indígena:

O local escolhido foi junto à extensa montanha da ilha de Vitória, em um curto espigão da face sul, com parte alta a 20/25m, acima do nível do mar, mais ou menos

51 “Do Rio Doce ao dos Reis Magos, são oito léguas; e faz a terra de um rio ao outro uma enseada grande, o qual rio está em dezenove graus e meio, e corre-se a costa de um a outro Nordeste-Sudoeste. Na boca deste rio dos Reis Magos estão três ilhas redondas, por onde é bom de conhecer, no qual entram navios da costa, cuja terra é muito fértil, e boa para se poder povoar, onde se podem fazer alguns engenhos de açúcar, por ter ribeiras que nele se metem, mui acomodadas para isso. Navega-se neste rio da barra para dentro quatro ou cinco léguas, no qual há grandes pescarias e muito marisco; e no tempo que estava povoado de gentio, havia nele muitos mantimentos, que aqui iam resgatar os moradores do Espírito Santo, o que causava grande fertilidade. Da terra dos Reis Magos ao rio das Barreiras são oito léguas, do qual se faz pouca conta: do rio das Barreiras à ponta do Tubarão são quatro léguas, sobre o qual está a serra do Mestre Álvaro; da ponta do Tubarão à ponta do morro de João Moreno são duas léguas, onde está a vila de Nossa Senhora da Vitória; entre uma ponta e outra está o rio do Espírito Santo, o qual tem defronte da barra meia légua ao mar uma lagoa, de que se hão de guardar” (SOUZA, 2001, p. 90-91).

ondulada, com extensão pouco superior a 80.000m² cercado de encostas fortemente inclinadas e limitado por manguezais distando mais de uma légua da entrada da baía da Vitória (PATRIMÔNIO AMBIENTAL, 1979, p. 7-8).

Porém, apesar do domínio imperialista, o Brasil não era um território vazio... O movimento de implantação de vilas e caminhos, durante o Brasil Colônia, se efetivou em um território já habitado pelos povos indígenas, com regras claras de ocupação dadas há milênios. Regras essas que foram desqualificadas num primeiro momento por um discurso ideológico de que o Brasil era um “paraíso perdido” e de que os indígenas eram incapazes e primitivos (COSTA, 2013, p. 46; HOLANDA, 2010). A chegada dos jesuítas se deu nesse alinhamento de domínio territorial, vindos à colônia recém-descoberta com a missão de organizar o que estava “desorganizado”, trabalhando como agentes do Estado para centralizar o comando, com tentativa das ordens religiosas de manter controle por meio de pregação tradicional.

A presença da Companhia de Jesus, segundo Cunha (2015), ocorreu em duas etapas no período colonial brasileiro. A primeira correspondeu à chegada e implantação da Ordem, buscando sempre os sítios em forma de terraços, situados nas embocaduras dos rios navegáveis. A segunda teve como um dos objetivos criar os aldeamentos indígenas e fundar dois tipos de aldeia: de missão e de visita.

Com essa lógica de controle e ocupação, na capitania do Espírito Santo, sob o comando jesuítico dos padres Brás Lourenço e José de Anchieta, foram fundadas as aldeias de missão (CUNHA, 2015): Nossa Senhora da Conceição (em 1556, corresponde ao trecho do atual município da Serra), São João (em 1562, atual Carapina), Reritiba (em 1579, atual Anchieta), Guarapary (em 1580 ou 1585, atual Guarapari) e a Aldeia dos Reis Magos (1580 ou 1585, atual Nova Almeida); além da Villa da Victoria (1551, atual Vitória) e da Vila do Espírito Santo (1535, atual Vila Velha)⁵².

Associadas a essas vilas e aldeias, havia uma rede de fazendas jesuíticas que davam o suporte econômico para a vida na capitania. As duas fazendas de maior porte foram Muribeca, responsável pela produção de gado e peixe e localizada nas proximidades do Rio Itabapoana, e Araçatiba, nas proximidades do Rio Jucu, onde se produziam açúcar,

52 A indicação de aldeias é dada, por Freire (1945), como um total de dez ao final do primeiro século de ocupação.

aguardente e mel. Além dessas, outras menores, como Itapoca (provavelmente localizada no município de Cariacica) e Carapina (na atual Carapina), eram uma espécie de centro produtor e entreposto de legumes, frutas, farinha, melado, açúcar, arroz e feijão. Uma rede no que compete descrever e tratar do domínio portugueses.

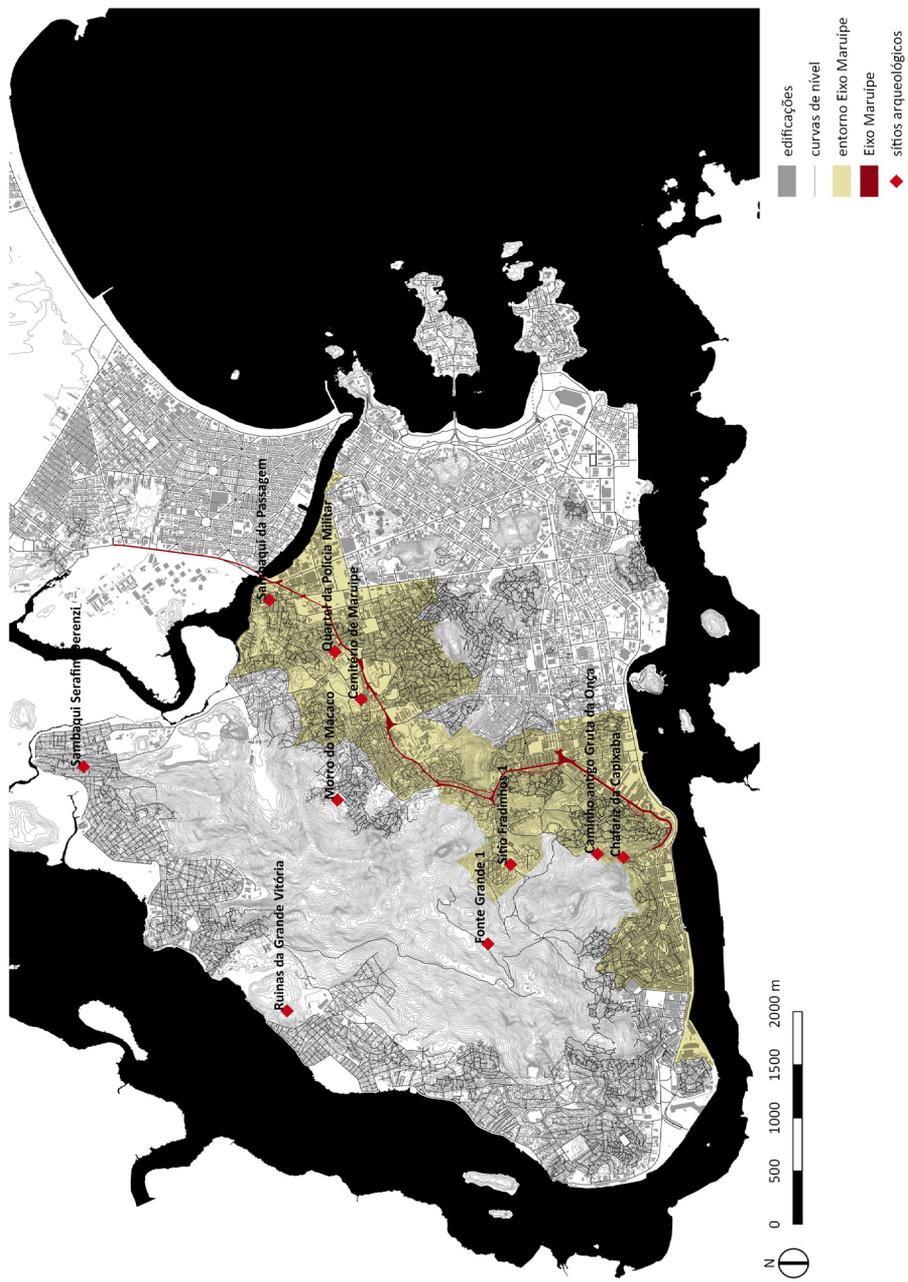
Sobre os povos que já habitavam essas terras, o que foi possível identificar sobre a localização hipotética das aldeias indígenas foi obtido de dados produzidos por pesquisas arqueológicas⁵³. Um dos primeiros estudos coordenados pelo arqueólogo Celso Perota, nas décadas de 1960-1970, no contexto do Programa Nacional de Pesquisas Arqueológicas (Pronapa), identificou alguns sítios arqueológicos⁵⁴ em Vitória: Fradinhos (antiga aldeia indígena); proximidades do Quartel da Polícia Militar; trechos do *campus* da Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes) em Goiabeiras; trechos da região noroeste de Vitória (SAITER; 2001). As evidências recolhidas apontam a existência de aldeias indígenas não só na colina central de Vitória, mas ao longo da direção formada pelos córregos Jucutuquara e Maruípe, que cruzavam, em diagonal, a ilha⁵⁵.

53 Ernesto de Mello Salles Cunha, Alberto Stange, Adam e Elfriede Orssich de Slavetich, Alberto Ribeiro Lamego, Othon Henry Leonardos, Aldemar de Oliveira Neves, Luíz de Castro Faria, Augusto Ruschi, Celso Perota são alguns dos pesquisadores que se detiveram à escala local.

54 “[...] são considerados sítios arqueológicos os locais onde se encontram vestígios positivos de ocupação humana; os sítios identificados como cemitérios, sepulturas ou locais de pouso prolongado ou de aldeamento, ‘estações’ e ‘cerâmicos’, as grutas, lapas e abrigos sob rocha. As inscrições rupestres ou locais com sulcos de polimento, os sambaquis e outros vestígios de atividade humana também são considerados sítios arqueológicos” (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2014).

55 Os vestígios arqueológicos da ocupação indígena são encontrados em todo o território do Espírito Santo, somando mais de 340 sítios arqueológicos. No *website* do Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (Iphan) constam dezessete sítios arqueológicos no município de Vitória. Esses dados resultam de fichas cadastrais derivadas das pesquisas de Celso Perota, Christiane Lopes Machado, Henrique Antônio Valadares Costa, nos anos 1970, 1996, 2001, 2004 e 2011. Desses dezessete sítios, quatro localizam-se na Universidade Federal do Espírito Santo, cinco no aeroporto Eurico de Aguiar Salles; um na região do Palácio Anchieta (centro), um na Rodovia Serafim Derenzi, um nas imediações da Ponte da Passagem (Maruípe) e os demais em bairros não identificados nas fichas. Os sítios podem ser consultados no site do Iphan (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2014).

Figura 26 – Mapa da distribuição dos sítios arqueológicos no município de Vitória



Fonte: Elaboração própria a partir de *shapes* fornecidos pela Prefeitura de Vitória e dados fornecidos pelo Iphan/ES.

Num contexto geral, essas aldeias, vilas, aldeamentos e fazendas trabalhavam em rede, articuladas e interdependentes com hierarquias, funções especializadas e rotas de circulação. Essa organização, segundo o geógrafo Aroldo de Azevedo (1956 *apud* KARIM; KARIM, 2013, p. 344), explicita uma estrutura espacial que persiste do período colonial brasileiro até o atual, de modo que: “Os mais remotos embriões de nossas cidades podem ser considerados as modestas feitorias surgidas no litoral brasileiro, nos 30 primeiros anos do século XVI”. E não se pode deixar de registrar que esse território compreende a extensão do que atualmente se denomina Região Metropolitana da Grande Vitória, composta pelos municípios de Fundão, Serra, Vitória, Vila Velha, Guarapari, Viana e Cariacica.

Veredas tropicais: linhas entre pontos

Se havia os pontos de assentamento – aldeias, vilas, aldeamentos, fazendas – seguindo as regras identificadas pela teoria da construção do território (da escola italiana), supostamente deveriam existir as linhas (caminhos) que interligavam esses pontos.

São dois os tipos de linhas que correspondem à morfologia do terreno e deram suporte aos caminhos primitivos: as linhas de talvegue e de festo. No caso europeu relatado nas pesquisas de Muratori e Caniggia, também referenciadas em Carrilho da Graça, as linhas de festo foram estruturantes do território. Entretanto, para o caso em estudo, parece necessário considerar também as linhas de talvegue, pela dimensão tipomórfica da geografia local de “mar de morros”⁵⁶, conforme a descrição de Ab’Saber (2003, p. 17, 55):

[...] os granitos fornecem também cumes arredondados, mas frequentemente menos bruscos; não se chamam mais “pães de açúcar” e sim “meias laranjas” ou “cascos de tartaruga”. Lembrou, ainda, que às vezes eram encontradas “paisagens inteiras cheias de calotas, dando um aspecto de agitação marítima que é bem definida pela expressão ‘mar de morros’”.

56 Esse bioma, correspondente a cerca de 1 milhão de quilômetros quadrados da faixa litorânea brasileira e aos estados (na totalidade ou em parte) do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia, Sergipe, além das notáveis paisagens, segundo as reflexões de Ab’Saber, promove uma conexão com a estrutura formal do espaço antropizado.

O domínio dos “mares de morros” tem mostrado ser o meio físico, ecológico e paisagístico mais complexo e difícil do país em relação às ações antrópicas. No seu interior tem sido difícil encontrar sítios para centros urbanos de certa proporção, locais para parques industriais avantajados – salvo no caso das zonas colinosas das bacias de Taubaté e São Paulo – como igualmente tem sido difícil e muito custosa a abertura, o desdobramento e a conservação de novas estradas no meio dos morros [...]. Firms construtoras acostumadas a operar em outros domínios morfoclimáticos do país, quando solicitadas a trabalhar na construção de estradas ou grandes obras na área da Serra do Mar e dos “mares de morros”, tem sido realmente infelizes em suas operações, em grande parte devido ao seu desconhecimento quase completo das condições da paisagem, da ecologia e do meio ambiente natural da região.

Durante o período colonial, tanto no Espírito Santo como em todo o Brasil, havia os caminhos de terra e os de mar, estes denominados como “estradas líquidas” (NASH *apud* FREIRE, 1945), em referência ao Oceano Atlântico, e “estradas que andam” (MAGALHÃES *apud* KOK, 2009), em referência aos rios.

Os portugueses, para seus primeiros caminhos por terra, podem ter aproveitado parcialmente a direção das trilhas estreitas (onde se andava em fila) produzidas pelos povos indígenas. Na escolha da região para abertura desses caminhos, estabeleceram-se relações entre vegetação e relevo, com base no entendimento do que existia, em meio à mata ou à montanha, seguindo ora linhas de fecho, ora de talvegue. Ao se eleger a direção dos caminhos, imperava sempre a indicação do menor impedimento⁵⁷, explorado na geografia como Princípios de Brisson e Boulanger.

Além da questão físico-territorial, corrobora a importância das linhas de talvegue a prática comum dos indígenas de caminhar pelo território brasileiro também paralelamente aos rios. É de se supor que, em vez de subir e descer morros isolados, fosse mais aceitável na região de Vitória passar por entre os morros, como, respectivamente, apontam Kok e Perota:

57 “Numa sobreposição seguinte de camadas do processo de urbanização, as rodovias seguem os caminhos dos bandeirantes, que [...] haviam também, por sua vez, apenas melhorado os primitivos caminhos dos índios” (SILVA, 1949, p. 44).

Gabriel Soares de Sousa, rico proprietário de terras e de escravos na Bahia do século XVI, notou que os nativos exploravam novos territórios com grande habilidade: “Tem os tupinambás grande conhecimento da terra por onde andam pondo o rosto no sol, por que se governam, com o que atinam grandes caminhos pelo deserto que nunca andaram” [...].

No sertão, portanto, as entradas seguiam as apé, veredas indígenas que comunicavam aldeias e povoados. Geralmente, os caminhos primitivos, eram “em regra pouco melhores do que carreiros de antas”, e constantemente “se tinham de redescobrir e refazer, por olvidadas ou perdidas”. No entanto, esses traçados privilegiavam os rios piscosos e locais de caça abundante, além de serem bem providos com apetrechos utilizados pelos viandantes (KOK, 2009, p. 94).

Mas de fato, há cerca de 4.000 a.C., nosso índio já conhecia o solo espírito-santense permanecendo nele até nossos dias, visto termos ainda uma pequena parcela de população autóctone, representada pelos remanescentes dos índios tupiniquim em Caieiras Velhas, Pau-Brasil e Comboios, nos municípios de Aracruz e Linhares. [...] Desse longo espaço de tempo o nosso índio percorreu quase todo o território capixaba, notadamente os vales dos rios (PEROTA, 1979, p. 19).

Considere-se também a intensa mobilidade das etnias que habitavam a capitania do Espírito Santo, seminômades em constantes disputas, quase sempre por recursos alimentícios, pois “eram comuns também as migrações, aparentemente pacíficas, promovidas em períodos sazonais como as realizadas pelos puri⁵⁸, que habitavam o interior dos atuais estados de Rio de Janeiro e Espírito Santo” (BOURGUIGNON, 2015, p. 683). As “rudimentares veredas indígenas” (KOK, 2009) eram utilizadas para se caminhar pelo território e, uma vez abertas em mata fechada, podem ter se conservado, tal qual se depreende das citações a seguir:

A transmissão dessa sabedoria indígena forneceu importantes informações sobre o território americano, desde os caminhos percorridos pelos rios até os morros e

58 Sociedades indígenas que ocupavam uma área entre o Vale do Paraíba e Rio Doce (SCARAMELLA, 2011).

suas características. O conhecimento da topografia e geografia brasileiras permitiu aos colonos definir para os portugueses o que Claude Lévi-Strauss chama de cartografia indígena: “um acervo de informações espaciais, construído pela memória e enraizado, principalmente, nos sentidos” (REIS, 2011, p. 41).

[...] tinham aberto para uso próprio, nada acrescentariam aqueles de considerável, ao menos durante os primeiros tempos. Para o sertanista branco ou mameluco, o incipiente sistema de viação que aqui encontrou foi auxiliar tão prestimoso e necessário quanto o fora para o indígena. Donos de uma capacidade de orientação nas brenhas selvagens, em que tão bem se revelam suas afinidades com o gentio, mestre e colaborador inigualável nas entradas, sabiam os paulistas como transpor passagens mais convenientes, as matas espessas ou as montanhas aprumadas, e como escolher sítio para fazer pouso e plantar mantimentos (HOLANDA, 1994, p. 19).

Não importa que fosse uma colaboração absolutamente involuntária e indireta, como chega a sugerir Orville Derby, ao assegurar que os sertanistas “apenas seguiam caminhos já existentes pelos quais se comunicavam entre si os índios de diversas tribos relacionadas, ou grupos de uma mesma tribo” (HOLANDA, 1994, p. 25).

Da existência efetiva dessas vias já com caráter mais ou menos permanente, antes de iniciar-se a colonização, nada autoriza a duvidar. E, ainda hoje, o traçado de muitas estradas de ferro parece concordar, no essencial, com o dos velhos caminhos de índios e bandeirantes, sinal de que sua localização não seria caprichosa (HOLANDA, 1994, p. 26).

No século XVI, o padre José de Anchieta foi um dos principais andarilhos a registrar os percursos que realizava, por meio de várias cartas, crônicas e documentos elaborados entre os anos 1553 e 1594⁵⁹. Logo após sua chegada ao Brasil, o padre participou da fundação de São Paulo, em 1554, e desde essa época registrou as caminhadas, de aproximadamente sessenta quilômetros, entre a capitania de São Vicente e a Vila de São Paulo de Piratininga. Este trajeto, conhecido como Trilha dos Tupiniquins

59 Período entre sua chegada ao Brasil e seu falecimento, na Aldeia de Reritiba, capitania do Espírito Santo.

(Caminho de Paranapiacaba ou Caminho de Piaçaguera), foi a mais antiga ligação entre o litoral (baixada santista) e o planalto da região:

Para o sertão, caminho do Nordeste, além de umas altíssimas serras que estão sobre o mar, tem a vila de Piratininga ou de São Paulo, 14 ou 15 léguas da vila de S. Vicente, três por mar e as mais por terra, por uns dos mais trabalhosos caminhos que creio há em muita parte do mundo (ANCHIETA, 1933, p. 320).

Quando passou a viver no litoral da capitania do Espírito Santo, padre Anchieta continuou com suas caminhadas. Relata-se que tenha percorrido, a partir do ano de 1569, quinzenalmente, o trajeto de cerca de cem quilômetros, denominado Caminho das 14 léguas, entre Reritiba (atual município de Anchieta) e Vitória, ou seja, chegando à ilha a partir do sul. Quanto ao percurso, tem-se conhecimento de que os jesuítas eram andarilhos, percorrendo longas distâncias pelas praias, principalmente na maré vazante, quando a areia solada oferecia menor dificuldade para caminhar. Sobre o Espírito Santo, há alguns registros:

Há mais nesta Capitania quatro ou cinco engenhos a três e quatro léguas, por mar e por terra, com índios. Há ao longo da costa, 8 léguas para o Sul e outras 8 para o Norte, quatro ou cinco aldeias de índios que os nossos visitam por mar e às vezes por terra onde há conversão e se batizam e casam ordinariamente (ANCHIETA, 1933, p. 319).

Nesse ano, quando já lhe pesavam a idade e as fadigas de uma vida consagrada a Jesus, [...] Anchieta partiu para Reritiba, levado nos ombros de quatro índios, que não o deixaram ir a pé. No caminho, porém, com surpresa de todos, ei-lo que se reanima e, para não se apresentar superior aos que o levavam, desce da rede, e põe-se a andar, ainda mais veloz do que eles. Admirados, os índios exclamaram: “Homem de asas” (NOVAES, 1968, p. 51-52).

Por conta desses dados, acredita-se que havia alguns caminhos nos arredores de Vitória, no sentido norte-sul, para interligar as aldeias de missão, e leste-oeste, para conquistar o sertão e procurar por ouro: “Outras promoções dos jesuítas foram as entradas, que levaram a efeito pelo interior, penetrando ‘mais de cem léguas por caminhos

ásperos e não seguidos' para buscar indígenas e aldeá-los no litoral, onde estavam localizadas as suas residências" (BALESTRERO, 1979, p. 83). Nos livros de Derenzi (1995) e Balestrero (1976), alguns trechos tratam de trajetos a pé durante o século XVI:

Aos 28 de abril de 1573, os padres Tolosa, Luis da Grã, Antônio da Rocha, Vicente Rodrigues, Fernão Luiz, Irmãos Bento de Lima e João de Souza, viajando para Porto Seguro, naufragaram na foz do Rio Doce. Perderam tudo mas salvaram as vidas. A pé caminharam para a Vila Velha de Vitória (DERENZI, 1995, p. 49).

Que ânimo perseverante e ardente inflamava os soldados de Loiola! Ainda hoje o percurso de Regência Augusta (Foz do Rio Doce) até Vitória é uma caminhada aventureira; imagine-se há quatrocentos anos atrás: floresta virgem, lagoas perigosas e cento e trinta quilômetros de marcha entre a praia e o matão insondável (DERENZI, 1995, p. 50).

No livro Tombo de Nova Almeida havia o registro de uma sesmaria além do rio Jacaraípe com data de 1565 e outra no caminho de Urubuquiçaba até o rio Jacaraípe, ambas para o lado das aldeias de Reis Magos e São João (BALESTRERO, 1979, p. 83).

Se os registros textuais apontam, mesmo que em fragmentos, os percursos realizados, a cartografia produzida sobre o Espírito Santo⁶⁰, entre os séculos XVI e XVIII, via de regra, fazia uma representação física do território destacando elementos do litoral, rios, acidentes topográficos, vegetação, localização de principais aldeias, vilas e engenhos, por meio de convenções cartográficas internacionais⁶¹. O território do

60 Sobre a São Paulo do século XVII, Holanda (1994, p. 19) escreveu: "Alguns mapas e textos do século XVII apresentam-nos a vila de São Paulo como centro de amplo sistema de estradas expandindo-se rumo ao sertão e à costa. Os toscos desenhos e os nomes estropiados desorientam, não raro, quem pretenda servir-se desses documentos para a elucidação de algum ponto obscuro de nossa geografia histórica. Recordam-se, entretanto, a singular importância dessas estradas para a região de Piratininga, cujos destinos aparecem assim representados como em um panorama simbólico".

61 Sobre essas convenções, consultar Bueno (2011).

interior, cujas trilhas e caminhos existentes eram de domínio dos povos indígenas, não foi representado no mapa, mas desvendados por expedições:

Em fins deste ano e princípio do ano seguinte os novos povoadores saem em novas explorações⁶², mas em muito maior número e bem armados e municiados, passam-se para o lado norte, e subindo talvez o rio da Passagem, desembarcam e entranham-se pelo sertão a dentro, e fazendo picadas chegam até os arredores da hoje cidade da Serra, tendo tomado como rumo a serra do Mestre Álvaro. Nesta excursão não consta que fossem incomodados ou pressentidos pelos índios (DAEMON, 2010, p. 112).

Outra referência, a partir do texto de Daemon (2010, p. 174), traz um relato sobre o trajeto terrestre feito no sentido norte, no ano de 1644. Aparentemente, as primeiras expedições para reconhecimento do território capixaba (REIS, 2011, p. 39) se deram nessa direção:

Os terrenos de Vicente Vaz, Gaspar do Couto e Pinto Pimentel, que passaram ao domínio dos jesuítas, principiavam na barra do rio da Passagem, em Maruípe, e estendiam-se até a ponta de Camburi, onde colocara-se um marco, daí ao córrego Negro, onde se fincou outro, tomando o rumo do norte até o rio Carapebus-Mirim, hoje rio da Praia Mole, foi assentado outro marco, daí à Malha Branca do Mestre Álvaro, prosseguindo em rumo de sul com diferentes marcos no travessão de Jacuí ao Porto Velho, que era à beira da estrada para a Vitória, em direção ao rio da Passagem, no lugar onde se havia fincado o primeiro marco [...] (DAEMON, 2010, p. 174).

Sobre o século XVII, Oliveira (2008) dá indícios de que a referida ligação terrestre norte poderia se estender até a Vila de Salvador (é possível que a grande interligação tenha se dado do Rio de Janeiro a Salvador), tendo surgido como um recurso para comunicações e correspondências de modo mais seguro do que por via marítima, suscetível ao ataque de invasores. Em nota de rodapé, Oliveira transcreve a seguinte pontuação feita pelo capitão Manuel da Rocha de Almeida:

62 Trata-se do donatário Vasco Fernandes Coutinho.

Poucas as indicações sobre construção de estrada entre Vitória e a cidade do Salvador, durante o período colonial. A presença de tribos bravias na região que teria de ser cortada pelo caminho que ligasse tais núcleos nos leva a presumir que os itinerantes se serviam das praias atlânticas. Possivelmente, foi um recurso inspirado pelo temor dos barcos inimigos durante a ocupação holandesa. Em 1764, em uma relação sobre as Villas e Rios da Capitania de Porto Seguro, pelo ouvidor Tomé Couceiro de Abreu, há esta informação: “Estrada da Praia – Esta estrada he real e comua desde a Bahia até o Rio de Janeiro sem que há muitos annos tenha havido notícia de morte alguma que o gentio fizesse”.

Na carta de José Xavier Machado Monteiro, de dez de maio de 1770, endereçada ao rei, lemos a seguinte passagem: “Por falta de gente não pude adeantar os uteis estabelecimentos que principiei nos dezertos das praias dos dois sitios de Comujativa e Rio Doce; este indispensavelmente necessario para a estrada, que nas minhas Instrucções se me adverte faça abrir para a comunicação e commercio desta Capitania [Porto Seguro] com a do Espírito Santo” (ALMEIDA *apud* OLIVEIRA, 2008, p. 155).

Entretanto, com as primeiras descobertas efetivas de ouro na capitania do Espírito Santo, em 1693, e o conseqüente desmembramento do território na capitania de Minas Gerais, em 1709 (REIS, 2011, p. 18), a abertura de entradas no sentido leste-oeste ficou restrita ou impedida. No ano de 1705, o vice-rei proibiu a mineração no Espírito Santo e, em 1718, os herdeiros do donatário chegaram a devolver a capitania para Portugal porque, entre outros motivos, o processo inicial da mineração acarretou: migração desordenada e abandono da região de Vitória; escassez de alimentos; militarização da capitania com a construção de vários fortes⁶³ e fechamento do Rio Doce; proibição da abertura de estradas para o interior; redução drástica do território original; e a diminuição do número de escravizados.

63 Em 1767, o engenheiro militar José Antônio Caldas desenhou pela primeira vez uma vista superior à escala de quarteirões e uma vista frontal do perfil de Vitória. Nesse mesmo ano, o autor representou a entrada da Baía do Espírito Santo aquartelada por diversos fortes e fortins, demonstrando a preocupação e a ação da Coroa Portuguesa de proteger a capitania de Minas Gerais das invasões por mar.

Foi assim que o Espírito Santo se tornou uma zona de proteção à região mine-radora, impedindo possíveis invasões e o contrabando, ficando conhecido como bar-reira verde. As entradas oficiais, entretanto, não deixaram de ser realizadas, e a rede de interligação entre as principais vilas⁶⁴ continuou a ser utilizada e hierarquicamente ramificada em estradas secundárias. Os indígenas, por sua vez, também não deixa-ram de percorrer o seu território e, inclusive, parecem ter se concentrado no Espí-rito Santo como refúgio às ações da Coroa (COSTA, 2013, p. 55; REIS, 2011, p. 41). Somente após a chegada da família real ao Brasil, em 1808, a construção de estradas é retomada, indicando-se o ano de 1792 como aquele em que as obras que transfor-mariam o caminho de Maruípe na Estrada de Maruípe têm início:

Neste ano é dado princípio à estrada que desta hoje cidade segue para Maruípe (nome derivado de maru, mosca, ipe, lugar), sendo para o dito fim fornecidos 10 índios para aquele trabalho, de que foi encarregado o ouvidor bacharel José Pinto Ribeiro, que a concluiu (DAEMON, 2010, p. 249).

Com esta coleção de fragmentos do período colonial, é possível afirmar a exis-tência de uma ligação terrestre no sentido norte a partir de Vitória e, com base numa montagem dos relatos⁶⁵, supor que, entre os séculos XVII e XVIII, a vereda, linha de talvegue, que margeava os rios Maruípe e Jucutuquara, era a única e rudimentar interligação terrestre norte.

64 “Por carta régia de 24 de março deste ano é elevada à categoria de freguesia a hoje cidade da Serra, tendo-se dado princípio a uma capela que só foi concluída em 1769; ano em que teve exe-ção plena a dita carta régia, sendo por isso desmembrada a nova freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Serra, da de Nossa Senhora da Vitória de que fazia parte. Havia depois ali a capela sob a invocação de São José, quase no fim da rua e ao lado direito, pouco distante das estradas que seguem para Jacaraípe e Nova Almeida” (DAEMON, 2010, p. 216).

65 “O processo de montagem seria assim uma forma de utilização daquilo que já parece obso-letto, uma forma de usar os restos, farrapos e resíduos da história, através de uma remontagem de antigos fragmentos. Seria, assim, um processo de mistura temporal, mas também de narrati-vas e narradores, de tempos e narrações heterogêneas, um processo de montagem que formaria também uma série de anacronias e polifonias” (JACQUES, 2015, p. 57).

DE QUE TEMPO É ESTE LUGAR?



- Pode me dizer, por favor, que caminho devo seguir para sair daqui?
- Isso depende do lugar para onde você deseja ir — respondeu o Gato.
- O lugar para onde desejo ir? Francamente, para mim tanto faz.
- Nesse caso, tanto faz o caminho que você seguirá.
- Contanto que eu chegue a algum lugar.
- Chega, na certa! Contanto que ande o tempo necessário.

Lewis Carroll (1982, p. 61-62)

O Eixo Maruípe é resultado material da atuação de diferentes agentes separados no tempo e é, notadamente, exemplo daquela categoria de formas urbanas que abrangem várias temporalidades e materialidades sobrepostas, intrincadas, justapostas. Nem tudo permaneceu, mas nem tudo foi transformado, pois há um processo de persistência elementar que, apesar dos contratempos ou projetos, preservou vestígios materiais. A partir dos dados selecionados, constatou-se a comprovação da hipótese de pesquisa, com base na análise do objeto empírico e no que se refere à longevidade de caminhos primitivos, considerando a identificação de três escalas de persistência (e permanência) morfológica: do território, da cidade e da região. Na sequência, seguem os argumentos que comprovam essa afirmação.

Considerada a escala do território, o Eixo Maruípe é um vestígio material de parte do que teria sido uma das estradas interprovinciais do Espírito Santo, aquela denominada Estrada Geral da Costa. Descrita nos documentos como estreita, sinuosa, que corria paralela ou junto ao mar, sem data definida de inauguração, “quase natural”, ela se estendia desde o sul até o norte da então província, conectando alguns dos principais núcleos habitacionais litorâneos: Itapemirim, Benevente, Guarapari, Espírito Santo (atual Vila Velha) ao sul, Vitória como ponto central, Serra, Nova Almeida, Santa Cruz, Regência (foz do Rio Doce) e São Mateus ao norte.

Das sete cartografias do período imperial analisadas, a Estrada Geral da Costa foi identificada em cinco delas, correspondentes aos anos de: 1817, 1850, 1861, 1866, 1878. Esse registro, alinhado aos documentos textuais, comprova a existência da referida estrada e sua importância na conexão terrestre entre núcleos de povoamento litorâneos. Nota-se, porém, nos relatórios de presidente da província e nos mapas de 1817, 1861, 1866 e 1878, que essa estrada é assinalada nos limites de Vitória, num trajeto que começava na região da Capichaba (proximidade da Rua Barão de Monjardim) e atravessava Jucutuquara e Maruípe (toponímias constantes nos mapas de 1861 e 1878). Considerando também as linhas de direção e inflexão representadas nos documentos, conclui-se que uma parte da Estrada Geral da Costa passava sim por dentro da Ilha de Vitória e corria junto ao sopé dos morros em direção à região das fazendas, de onde continuava acompanhando os córregos até a ponta geográfica final da ilha:

Começa então o pomar do barão, que o córrego serpenteava. Mangueiras, frutapão, cajueiros, coqueiros, jaqueiras e laranjeiras. A estrada hoje Rua Jucutuquara,

tortuosa em meio a grandes blocos de granito, dividia-se em dois ramos: à esquerda para Fradinhos e, para a direita, vencendo o riacho, com ponte de madeira, sobre os pregões da fracassada Estrada de Ferro Vitória a Peçanha, atingia-se a Passagem por caminho lindeiro com as propriedades do Figueiredo, do barão e de Maruípe (DERENZI, 1995, p. 155).

Em alguns momentos, chegou-se a colocar em dúvida se o ramal viário que chegava a Vitória não poderia ser parte da Estrada de Santa Thereza (que também seguia em sentido norte). Fato é que, primeiro, a estrada de Santa Thereza, datada de 1848, é mais recente do que a Estrada Geral da Costa e a conexão Vitória-Serra existia por terra desde a época colonial. Outro aspecto em questão é que a Estrada de Santa Thereza foi projetada para ligar a Vila da Serra (ES) a Natividade (MG), portanto seu ponto de partida no Espírito Santo não era Vitória:

A Estrada de Santa Thereza, por sua vez, partia da Vila da Serra, indo a sentido noroeste, chegando até Cuieté e Natividade, em Minas Gerais, percorrendo aproximadamente 23 léguas (138 km). Sua finalidade era escoar a produção dessas localidades, bem como de Itabira, pelo porto de Vitória. Sua construção se iniciou em 1848, com a abertura de uma picada que ligasse o Espírito Santo a Cuieté. No ano seguinte a picada ficou pronta, saindo da primeira cachoeira do Rio Santa Maria. A partir daí, iniciou-se a abertura da estrada, ou seja, o alargamento da picada. Em 1850, como se percebeu que o acesso ao início da estrada pelos habitantes da capital não era muito fácil, foi o mesmo transferido para a Vila da Serra, passando por trechos mais planos, o que facilitou a comunicação com a sede da província. De Vitória a essa vila havia uma estrada, tornando o acesso à Santa Thereza muito mais fácil do que navegar pela Baía de Vitória e adentrar o Rio Santa Maria (QUINTÃO, 2008, p. 29).

Com essa análise documental, o redesenho em detalhe e a comparação com aspectos morfológicos atuais do Eixo Maruípe, observa-se um paralelo formal diacrônico constante de: equivalência na localização topográfica e paridade de inflexões em todo o percurso dentro da ilha, denotando que a direção do conjunto de vias que formam o eixo não foi uma criação da República, pois já existia

no período do Império. Nessa escala do território, entretanto, não é possível afirmar se essa estrada persistiu ou mesmo permaneceu como um todo. Sabe-se que a direção da BR 101 segue o trajeto constante na cartografia, mas essa não foi uma informação pesquisada e detalhada. A grande escala serviu para entender o contexto do elemento e analisar suas interferências na pequena escala (que de fato era o que se pretendia fazer); apenas se coloca essa questão como um desdobramento que pode ser investigado melhor.

No entanto, com o decorrer das leituras e pesquisas, passou-se a acreditar que era possível retroceder um pouco mais no tempo. Pelas descrições físicas da Estrada Geral da Costa, nos relatórios de presidente da província do Espírito Santo, não foi possível notar, em comparação com a descrição das demais estradas, uma indicação sobre as tentativas, sucessos, dificuldades, fracassos para a abertura ou construção desse ramal viário... pelo contrário, havia com frequência uma preocupação em melhorar, pavimentar, torná-la um eixo carroçável. Na documentação, a indicação parece ser de um trajeto, um caminho que já existia.

O que, à primeira vista, apresentava-se como uma questão semântica (abrir, melhorar, pavimentar, construir) poderia ser o indício de que havia uma persistência desse objeto proporcional à cidade e que a esta deveria ser dada mais atenção. A identificação da persistência na escala da cidade se deu com base nas evidências arqueológicas e suposições interpretativas dadas à produção documental do período colonial, entre o que foi possível ser pesquisado. É importante destacar que não foram localizados documentos cartográficos coloniais relativos ao Espírito Santo que identificassem em detalhe trilhas ou caminhos, e os relatos e registros textuais são (ainda) vagos em coordenadas ou pontos de referência. Apesar dessas questões, a leitura dos textos e a consulta aos documentos apontaram algumas pistas que não podem deixar de ser relatadas.

Um das dessas evidências dá informações sobre os hábitos dos povos que viviam desde tempos remotos na Ilha de Vitória: os indígenas. A maneira como eles se deslocavam no território brasileiro, seguindo ora vales, ora linhas de cumeeada, a condição topográfica local, caracterizada pelo bioma de “mar de morros”, as descrições sobre a conexão entre trilhas indígenas e sucessivos caminhos de penetração no território feitos por Holanda (1994) e Kok (2009) parecem ter começado a se alinhar e a fazer sentido, não deixando, porém, de se tratar de indícios.

Com mais propriedade, foi possível fazer uma consulta aos dados das pesquisas realizadas no contexto local. Esses dados apontam, em Vitória, para a existência de alguns sítios arqueológicos “onde ficaram preservados testemunhos e evidências de atividades do passado”, alguns deles em Maruípe: Fradinhos, na direção da atual Rodovia Serafim Derenzi; cabeceira da Ponte da Passagem; região de Goibeiras nas redondezas da Universidade Federal do Espírito Santo. Uma trilha poderia ter interligado esses pontos?

A localização desses sítios, alguns deles pontuados ao longo de Maruípe, supõe a existência de linhas que os conectavam, pois, como afirma a teoria de construção do território caniggiana, nos primórdios, antes da escolha do lugar de permanência, havia os deslocamentos. Os indígenas se deslocavam. Eram povos nômades ou seminômades e assim o faziam predominantemente pelas linhas de cumeada. Mas também pelas de talvegue. E se supusermos que a linha topográfica predominante fosse a de talvegue?

A topografia como linha de deslocamento, na região de Maruípe, constituiu-se pela direção e forma de talvegue. Essa, por sua vez, corresponde formalmente às avenidas que cruzavam a região de Jucutuquara e Maruípe, serpenteando por entre os morros São João, Romão, Cruzamento, Jucutuquara, Macaco, Engenharia, que formam, nomeadamente, o Eixo Maruípe. Assim, esse eixo poderia ser, em parte, a persistência de uma antiga trilha indígena, equiparado, na devida regionalidade, com os exemplos estudados dos caminhos Peabiru, Anhanguera, Broadway vistos na literatura?

Embora não se possa comprovar neste momento com fatos documentais, o raciocínio e o exercício de montar fragmentos levam a dizer que sim: supostamente esse objeto que se pesquisa – tortuoso, cheio de pedras, acompanhando os córregos, no sopé dos morros, uma linha de fundo de vale – pode sim ter sido parte de uma trilha indígena. Por esse motivo, passou-se a supor que o trecho da Estrada Geral da Costa, que cortava por dentro da ilha, poderia ter aproveitado uma preexistência, sendo, portanto, a persistência de uma antiga trilha indígena do período colonial.

Na terceira escala de persistência, considerou-se o processo de urbanização da região nordeste de Vitória, mais especificamente aquela atravessada pelo Eixo Maruípe. Durante o século XX, essa região, composta basicamente por duas fazendas

maiores – Maruípe e Jucutuquara –, foi vendida, parcelada em loteamentos, doada parcialmente ao governo. Aos poucos, em razão de uma série de melhoramentos resultante da ação de agentes públicos, a outrora estrada passou a ser denominada rua ou avenida. A toponímia estrada se apagou, mas não seu direcionamento ou sua materialidade. As transformações ocorreram? Sim e não. Concomitantemente às mudanças, os processos da permanência e persistência morfológica também aconteceram.

Essa linha de talvegue, essa estrada, essa trilha que recorta o território da Ilha de Vitória, durante a República, num processo de acumulação de intervenções de projetos urbanos, foi retificada, alargada, pavimentada e recebeu mobiliários urbanos de toda sorte. A toponímia Estrada Maruípe fragmentou-se nas atuais avenidas Vitória, Paulino Muller, Maruípe e Fernando Ferrari, mas, morfológicamente, a direção e a forma persistiram. Continua acompanhando paralelamente as linhas topográficas e os cursos d'água (mesmo aqueles ocultos), o nível de cota continua sem grandes alterações, a direção se mantém ligando o núcleo urbano inicial à Ponte da Passagem e, apesar da formação sucessiva do tecido urbano do entorno, não foi alterada.

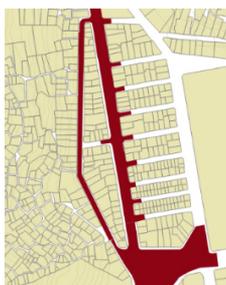
O século XX tem uma parcela de responsabilidade sobre essa forma urbana. Esse eixo é em parte resultado da ação empreendida por governos e pela iniciativa privada, que, por meio de planos e projetos urbanos, proporcionaram a melhoria do acesso de mercadorias, tropas, pessoas, bondes, veículos motorizados, não só para passar pela região em direção ao norte e noroeste, mas também para ir à região de Jucutuquara, Fradinhos, Maruípe; para ir ao hospital, à fábrica, ao quartel, à escola, ao bairro operário, ao cemitério... A condição econômica foi determinante e imperativa.

A linha tortuosa que margeava o sopé dos morros do Romão e Cruzamento foi retificada. Fetiche pela linha reta? Facilitação para a mobilidade? A nova linha desenhada e pensada por Saturnino Rodrigues de Brito, por Clovis Cortes, por Olympio Brasiliense, pela Comissão de Melhoramentos da Capital não eliminou totalmente a estrada antiga, a linha preexistente. Ocorreu aí, predominantemente, uma sobreposição de direção antiga e nova, mas também foram criadas ramificações paralelas, como se identifica em três trechos específicos: a) Rua General Calmon com a Avenida Vitória; b) Rua Lisandro Nicoletti com a Avenida Paulino Muller; e c) Avenida Maruípe com a Rua José Cassiano dos Santos (Figura 27).

Figura 27 – Três recortes da duplicação do Eixo Maruípe durante o período republicano



a) Rua General Calmon e Avenida Vitória



b) Rua Lisandro Nicoletti e Avenida Paulino Muller



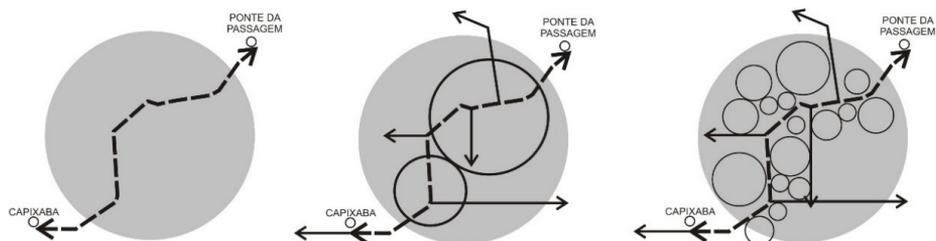
c) Rua José Cassiano dos Santos e Avenida Maruípe

Fonte: Elaboração própria.

A Avenida 15 de Novembro, atual Paulino Muller, é uma direção paralela à Rua Velha ou Rua Jucutuquara ou à atual Rua Lisandro Nicoletti, que corre junto ao sopé do morro, como registra a cartografia de 1896, caracterizando-se como um exemplo de persistência de direção. O mesmo paralelismo existe entre a Rua General Calmon e a Avenida Vitória, aquela mais antiga que esta, no trecho citado. Nesses dois exemplos, a linha junto à encosta é sempre a mais antiga e não foi apagada.

Nessa escala da região, mesmo com o processo de desmembramento das fazendas primitivas, que ocorreu gradualmente durante todo o século XX, o Eixo Maruípe não modificou sua direção. Apesar da propriedade, dos agentes produtores da forma, esse elemento sempre foi o caminho mais fácil para percorrer a região e assim permaneceu. Passava por entre as fazendas privadas, mas se afirmou como terra pública e rota de distribuição comercial, tendo, por assim dizer, uma estratégica importância econômica (Figura 28).

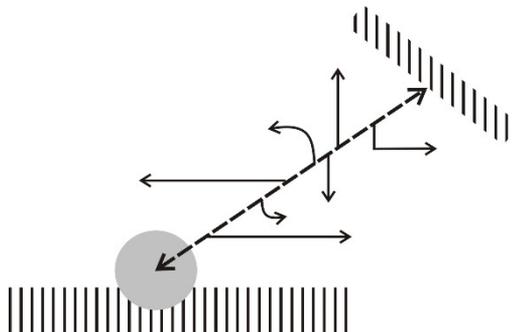
Figura 28 – Diagrama do esquema teórico representativo do processo de parcelamento das fazendas e da inércia do Eixo Maruípe



Fonte: Elaboração própria.

Assim, Maruípe é, também, pelas características descritas, uma espécie de *faubourg*, ou “aglomeração formada em torno de uma via ou caminho dirigido para o exterior a partir de uma das ‘portas’ da cidade e habitualmente levava o mesmo nome da via que atravessava a cidade” (FAUBOURG, 2023). E como seria essa condição em Vitória? O que o eixo poderia estar interligando? Não se pode deixar de pensar em duas “portas” da ilha, localizadas em lados opostos numa diagonal imaginária: de um lado, a porta fluvial, a matriz portuguesa portuária; do outro, a porta terrestre, a matriz indígena junto ao “portão da Ponte da Passagem” (Figura 29).

Figura 29 – Diagrama da ligação hipotética entre duas portas da cidade



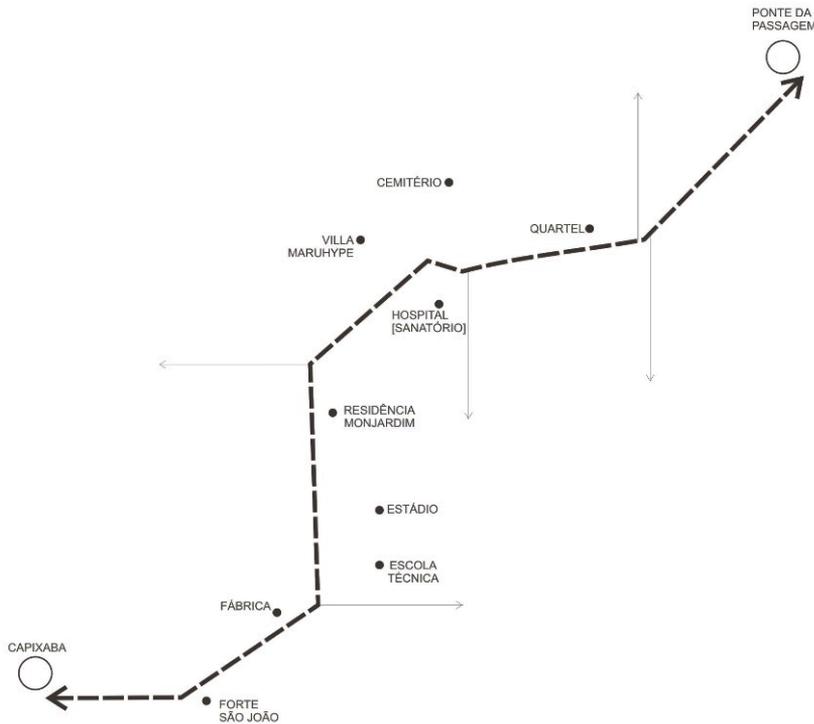
Fonte: Elaboração própria.

Assim como no *faubourg*, a toponímia Maruípe deu nome ao caminho que se dirigia para fora da cidade e nomeou a fazenda e a região pelas quais passava. Atualmente, ainda dá nome à avenida, ao bairro, ao *campus* universitário, ao cemitério... Semelhanças e diferenças com o caso europeu e outras variações sobre o processo de formação dos subúrbios são desdobramentos para investigações futuras.

Mas se, por um lado, é permitido indicar aproximações com a teoria, por outro, o estudo do caso de Maruípe se afasta de alguns dos exemplos práticos selecionados sobre persistências morfológicas. A investigação sobre as rotas romanas no continente europeu se deu a partir da recolha de fragmentos e, na escala do traçado urbano, a quadrícula romana foi remontada por correspondência a uma malha regular abstrata. Quanto ao objeto empírico, este, ao menos na escala da região, não se fragmentou. A principal evidência de que poderia ser uma forma antiga foi justamente sua irregularidade formal e a indicação das linhas topográficas. Essa consistência de origem-destino e de direção é tão forte que o suporte da circulação foi a primeira estrutura, não tendo havido, como em Poble-Nou, de Barcelona, parcelas privadas seccionando e interrompendo a construção total da avenida projetada por Cerdà. Em Maruípe, o eixo veio antes dos lotes e dos edifícios, como estrutura do território, e assim continuou.

Ainda numa aproximação entre objeto empírico e literatura, algumas questões postas pela Teoria da Estruturação do Território italiana foram verificadas no objeto empírico. O Eixo Maruípe é um “trajeto matriz”, com basicamente duas tipologias de edificação agregadas: o “tipo-base”, formado por edificações ordinárias postas em fileira associadas diretamente às margens do trajeto, e o “tipo edificação especializada” (o solar, o hospital, a escola, a fábrica, o quartel), implantado desassociado do percurso principal em lotes localizados em pontos mais altos e dependentes de trajetos secundários (Figura 30).

Figura 30 – Diagrama do esquema teórico do trajeto matriz e das edificações especializadas nos arredores do eixo de estudos



Fonte: Elaboração própria.

Em comparação com o exemplo italiano, a principal questão divergente é que o trajeto matriz na Europa foi uma linha de cumeada, enquanto no caso estudado, na escala territorial, foi dado pela linha que se alterna entre talvegue e cumeada, mas, na escala da cidade e da região, é uma linha de talvegue.

Em Maruípe, alguns desses trajetos secundários e transversais ao trajeto matriz podem ser associados também à persistência de canais de drenagem. Aqui, esta vinculação entre linhas de água e eixos de ruas, na escala da região, foi identificável na comparação entre os redesenhos de 1946 e 1993, lembrando o que foi relatado na teoria por Viganò, Mangin e Panerai.

De que tempo é o Eixo Maruípe?

Essa forma material surgiu no passado, foi atravessada pelas camadas do tempo e continua existindo. Seu tempo é o presente, um presente complexo com várias camadas sobrepostas, origens intrincadas, uma montagem heterogênea formada por anacronismos. Aquele mesmo tempo das memórias que, para serem lidas, precisam ser estratigrafadas:

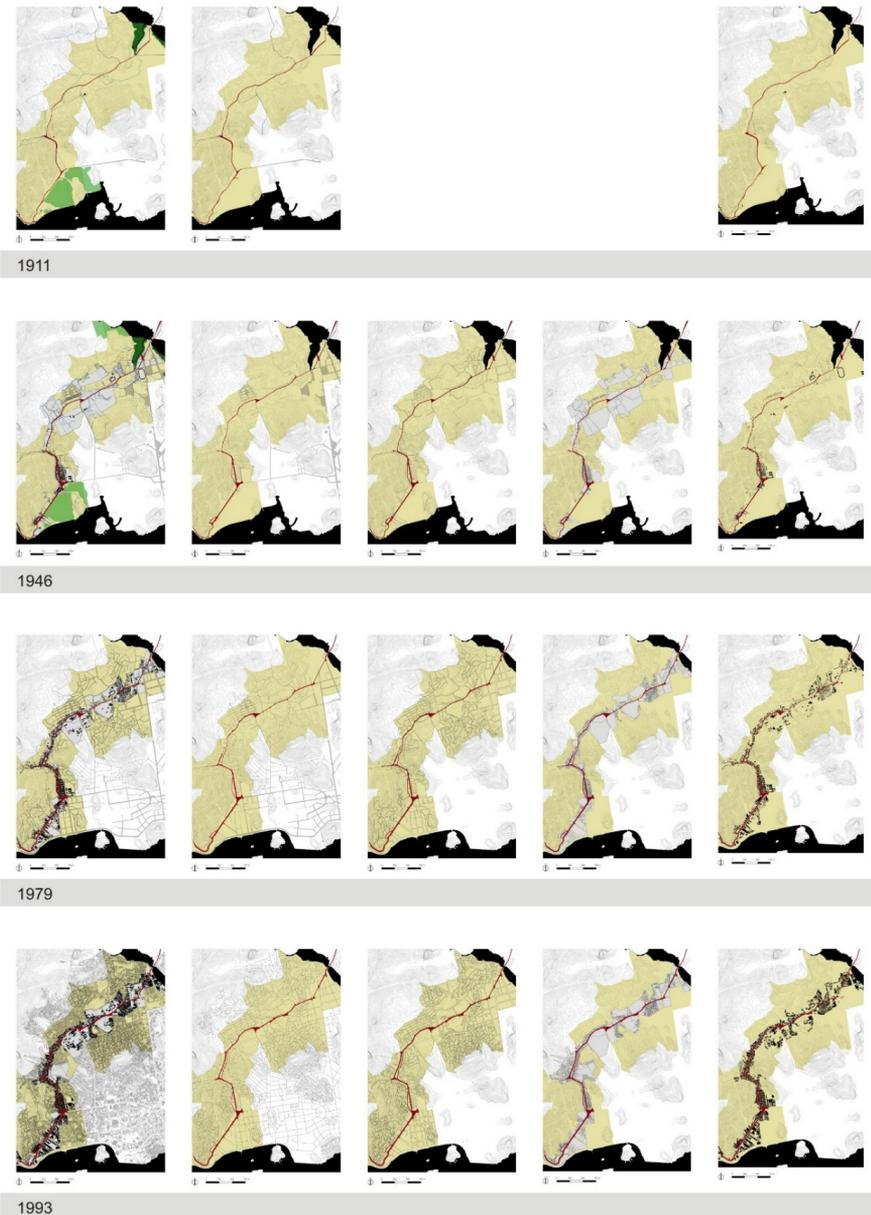
[...] estamos diante de um tempo que não é o tempo das datas. Esse tempo, que não é exatamente o passado, tem um nome: é a memória. É ela que decanta o passado de sua exatidão. É ela que humaniza e configura o tempo, entrelaça suas fibras, assegura suas transmissões, devotando-o a uma impureza essencial. É a memória que o historiador convoca e interroga, não exatamente “o passado” (DIDI-HUBERMAN, 2015, p. 41).

Por que tantas histórias não tinham sido vistas? Porque estão entrelaçadas, amalgamadas. O fim e o começo, por assim dizer, respondem menos sobre o objeto do que as fases intermediárias, os fatos históricos de grande importância importam menos do que os fatos insignificantes, o detalhe. Como o objeto era e como ele é hoje importa menos do que a identificação do processo de permanência/persistência elementar. Se os homens do século XX melhoraram o Eixo Maruípe, não foram eles que o criaram. Trilha, estrada, avenida, rota comercial, caminho agrícola, rios escondidos, camadas que se misturam no tempo e no espaço sendo apagadas, transformadas, adicionadas e se estagnando.

Por meio do que foi desenvolvido e é possível concluir, o processo de estagnação que se deu no Eixo Maruípe foi de permanência e de persistência morfológica. Essa classificação não foi tão óbvia como se pode supor inicialmente com a leitura de Pinon (2008).

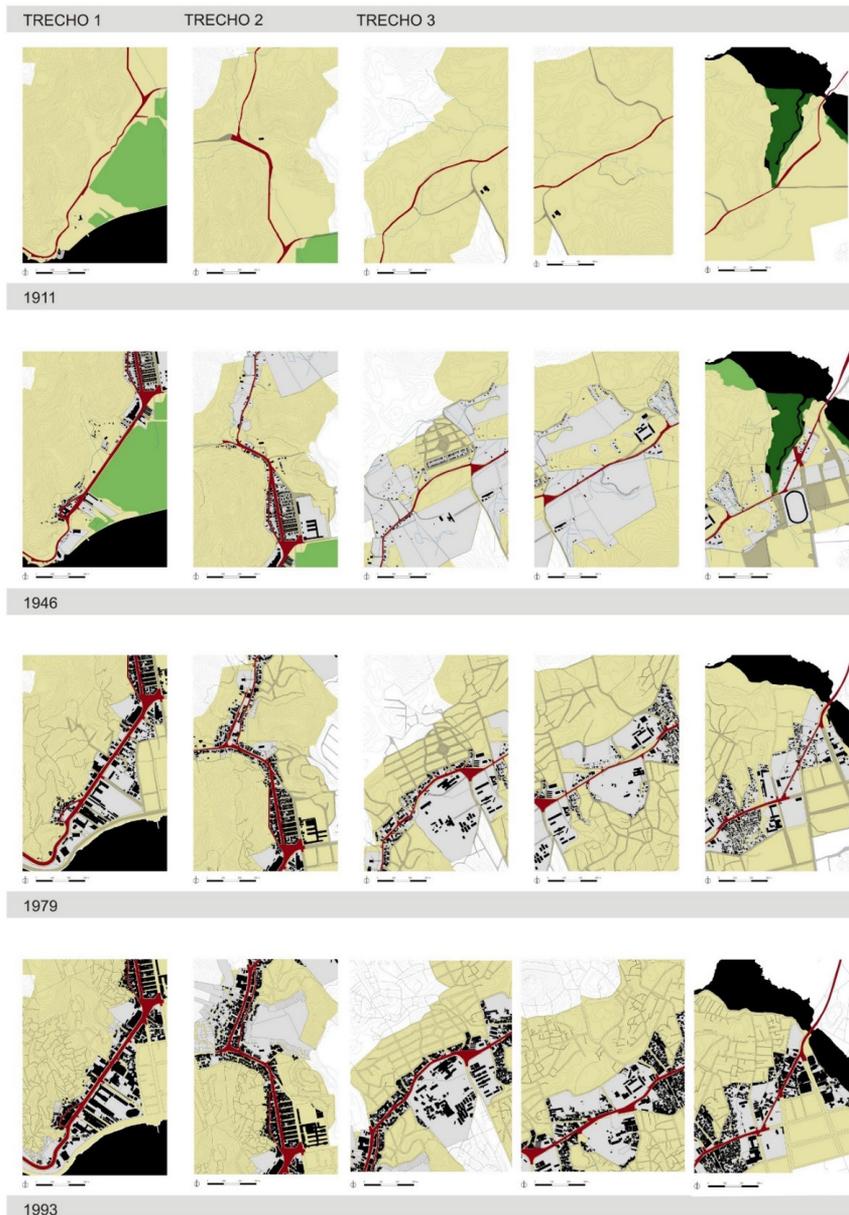
No eixo estudado, há indícios de persistência de traçado (fronteiras e alinhamentos fragmentados) e persistência de direção, possivelmente, na escala do território. Na escala da região e da cidade, há também uma persistência de direção na relação entre limites de propriedades e canais de drenagem que, posteriormente, equivale à relação entre limites de propriedades e ruas. Entretanto, com referência aos aspectos formais na escala da cidade e da região, o que ocorre é a permanência do traçado, comprovada pela sobreposição de diferentes plantas conjecturais que atestaram uma concordância entre rua antiga e rua moderna e entre limites modernos e antigos (figuras 31 e 32).

Figura 31 – Diagrama da tábua comparativa das camadas das plantas conjecturais de 1911, 1946, 1979 e 1993



Fonte: Elaboração própria.

Figura 32 – Diagrama da tábua comparativa dos trechos das plantas conjecturais de 1911, 1946, 1979 e 1993



Fonte: Elaboração própria.

Permanente e persistente, o elemento estudado passou por um processo específico, o da inércia das estruturas, caracterizando-se por ser uma forma que não pode “[...] ser apagada, indestrutível, durável, que o tempo não corrói” (INDELÉVEL, 2001). A forma urbana resulta de ideologias, de intenções, da ação de agentes transformadores, de técnicas, de legislações, de condicionantes geográficos, mas também a forma resulta da forma, constante, pretérita, indelével.

CONSIDERAÇÕES FINAIS



Somos trocadores e misturadores de tempo.
Michel Serres, citado por Bruno Latour (1994, p. 74)

A morfologia urbana, desde o começo do desenvolvimento da tese que originou este livro, foi um caminho escolhido mesmo quando não se sabia exatamente aonde se poderia chegar... O interesse pelo estudo da forma urbana não veio a reboque, não apareceu no meio do caminho ou “pela estrada afora”; foi o *leitmotiv*, o motor condutor e estruturante das leituras e dos pensamentos, da vontade de conhecer profundamente novos autores, de se arriscar (mesmo que pouco) enveredando por áreas de conhecimento que motivassem a produção de um estudo.

Assim, o campo teórico foi escolhido a partir de uma vontade, daquela energia pulsante que existe no início de tudo. A propósito, um campo tão grande quanto diverso, no qual dizer que se está fazendo um estudo morfológico era o suficiente por um tempo, para, logo depois, já não bastar... Era preciso ser mais específico. Com quais autores se estava dialogando diretamente? A resposta a essa pergunta definiu o enquadramento dos argumentos deste livro e, a partir desse recorte, Muratori e Conzen passaram a ser leituras constantes. O registro panorâmico das genealogias do estudo da forma urbana, as principais abordagens morfológicas e uma aproximação às análises qualitativas foram as principais contribuições do capítulo “Morfologia urbana” para se ter clareza com quem se estava pretendendo dialogar.

No capítulo seguinte, foi possível ser mais específico e detalhar as questões postas por autores que tratavam o que parecia ser a temática central: a longevidade dos elementos da forma urbana. Essas leituras tiveram como ponto de partida Conzen, Lavedan e Pinon, construindo o quadro teórico principal e contribuindo na definição mais precisa do recorte territorial. O estudo de casos semelhantes aos poucos trouxe novas percepções para um estudo morfológico porque, das leituras realizadas, destacaram-se questões, explicitadas até aqui, sobre o tempo das formas. Quão duráveis são as formas urbanas? Existem padrões para essa duração? Por que e como duram as formas? Qual o elemento urbano mais persistente?

Isso envolve dizer que a forma urbana não era um todo harmônico, senão um conjunto de partes com ciclos de vida autônomos, cuja relação intrínseca de proximidade leva a estágios, como afirma Coelho (2018), de “violência e tensão”. Com as reflexões, chegou-se à identificação hipotética da rua, do espaço público ordinário como o elemento mais longo. Como advertiram os autores, ao pensar nas formas mais antigas, não se deveria lembrar de uma catedral, tampouco de quaisquer outras edificações extraordinárias, mas do “chão da cidade”. Um argumento tão fascinante quanto motivador.

A seleção de referências bibliográficas ocorreu em paralelo com a pesquisa documental nas entidades custodiadoras sediadas em Vitória. Se a morfologia urbana foi uma escolha consciente, também o foi o objeto empírico.

A construção do raciocínio e da escrita do livro também foi motivadora para a incursão nos arquivos públicos, uma vez que se estudou como objeto empírico a região de Maruípe, Vitória (ES). Com uma espécie de acervo documental quase secreto, esses arquivos foram a oportunidade mais imediata para se ter acesso às cartografias. Olhar e tocar essa categoria de documentos, que há pouco tempo era apenas um conjunto aleatório de figuras bonitas e coloridas, proporcionou uma aproximação a novas camadas de sentido, pois, como indica Anne Gene (2014): quando se observa o mundo, à primeira vista, só é possível ver manchas, mas, quando se pode aproximar e dar um *closer look*, passa-se a classificar, categorizar, interpretar essas “manchas” e dar nome a elas. Assim, uma linha colorida do mapa de 1896 começou a ganhar espessura e camadas de história, pôde ser estudada, classificada, decomposta, procurada e comparada em estágios temporários distintos. Uma linha foi ganhando memória.

Tendo como referência evocativa as obras *Atlas mnemosyne*, de Aby Warburg (2020), e *Eduardo Souto Moura: atlas de parede, imagens de método*, de Philip Ursprung e outros autores (2011), formou-se uma coleção de mapas, um atlas propriamente dito, que permitiu a comparação de estágios sucessivos do território, destacando não somente as transformações que já foram tão estudadas. Constituiu a estratégia que permitiu o estudo do que permaneceu, tema central do capítulo “Sobre a estratégia metodológica”. Como na mitologia Atlas carrega o mundo nas costas, um atlas-álbum poderia carregar a memória de uma linha no mapa.

A aplicação da teoria à prática não se configurou como uma via de mão única, pois tanto os exemplos e conceitos contribuíram para a análise territorial quanto o contrário também foi verdadeiro. A metodologia de análise proposta permitiu, pela comparação entre os diferentes estágios do processo de formação do traçado urbano, registrar continuidades e sedimentações. Em contrapartida, o redesenho, que parecia ser um procedimento acessível quando relatado nos trabalhos acadêmicos, não foi tão simples assim. A grande variação entre técnicas de levantamento cadastral, imprecisões e mesmo a fragilidade dos documentos (ausências, partes faltantes, pedaços rasgados) dificultaram a utilização desse procedimento.

E Maruípe? Será esta uma avenida de contrastes? Se Maruípe já não fosse em parte uma trilha indígena, uma estrada interprovincial, um caminho rural, uma avenida, poderia ser um eixo múltiplo, um eixo híbrido, uma linha imaginária que atravessa o centro, uma peça que articula movimento em torno de si, como outros simbólicos eixos: o eixo da Terra, o eixo monumental em Brasília, os eixos arquitetônicos, o eixo de equilíbrio do homem que o mantém erguido. Esse objeto empírico ordinário teve sua parcela de contribuição, retroalimentando a teoria e a comprovação da hipótese inicial lançada.

Retomando os três princípios aplicativos da morfologia propostos por Marshall e Çaliskan (2011), observou-se que esse campo teórico é uma técnica de investigação sobre o que aconteceu, é ferramenta de diagnóstico sobre tipos de tecido urbano, abastecendo o repertório de desenho, e é o meio de identificação de elementos morfológicos. Acredita-se, com isso, que a análise urbana deve ter várias camadas de interpretação, inclusive aquelas nas quais o arquiteto expressa seu saber, como é a análise morfológica. A morfologia urbana é, em vista disso, tanto uma porta aberta para entender o presente por meio do passado quanto uma oportunidade para compreender e desenhar o futuro.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. **Geografia histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)**. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio, 2010. v. 2.

AB'SABER, Aziz Nacib. **Os domínios de natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

AGASSIZ, Louis; AGASSIZ, Elizabeth Cabot Cary. **Voyage au Brésil**. Paris: Librairie Hachette et Cie., 1869.

ALMEIDA, Felipe. Lei de terras. **Arquivo Nacional**, Brasília, 8 jun. 2022. Disponível em: <http://mapa.an.gov.br/index.php/menu-de-categorias-2/279-lei-de-terras>. Acesso em: 23 jan. 2023.

ANCHIETA, José de. **Cartas, informações, fragmentos históricos e sermões (1534-1597)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1933. Disponível em: <http://purl.pt/155>. Acesso em: 19 abr. 2016.

ARQUIVO PÚBLICO MUNICIPAL DE VITÓRIA. **Arquivo Público guarda parte importante da história de Vitória**. 2019. 3 fotografias. Disponível em: <https://www.vitoria.es.gov.br/prefeitura/arquivo-publico-guarda-parte-da-historia-do-municipio>. Acesso em: 27 jul. 2023.

AYMONINO, Carlo. **Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna**. Barcelona: Gustavo Gili, 1972.

BALESTRERO, Heribaldo Lopes. **A obra dos jesuítas no Espírito Santo**: sinopse histórica. Vitória: Empório Capixaba Projetos Culturais, 2012.

BALESTRERO, Heribaldo Lopes. **O povoamento do Espírito Santo**: a marcha da penetração do território. Viana: JEP Gráfica, 1976.

BARBO, Lenora de Castro. **Cartografia histórica**: território, caminhos e povoados em Goiás (1722-1889). 2015. 348 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2015.

BARTALINI, Vladimir. A trama capilar das águas na visão cotidiana da paisagem. **Revista USP**, São Paulo, n. 70, p. 88-97, 2006.

BARTALINI, Vladimir. Córregos ocultos em São Paulo. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 1., 2010, Rio de Janeiro. **Anais eletrônicos** [...]. Disponível em: <https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/18/18-206-1-SP.pdf>. Acesso em: 14 out. 2022.

BATTY, Michael. **Cities and complexity**: understanding cities with cellular automata, agent-based models and fractals. Cambridge: MIT Press, 2005.

BATTY, Michael. **The new science of cities**. Cambridge: MIT Press, 2013.

BIARD, François-Auguste. **Dois anos no Brasil**. Brasília: Senado Federal, 2004.

BORIE, Alain; MICHELONI, Pierre; PINON, Pierre. **Forma y deformación**: de los objetos arquitectónicos y urbanos. Barcelona: Reverté, 2008.

BOTECHIA, Flávia Ribeiro. **A forma indelével**: estudos morfológicos sobre a persistência elementar em Maruípe. 2017. 268 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2017.

BOTECHIA, Flávia Ribeiro; ANTONUCCI, Denise. Depois de Ouro Preto: os estudos morfológicos elaborados por brasileiros e publicados nos anais do Isuf (2007/2014). *In*: CONFERÊNCIA DA REDE LUSÓFONA DE MORFOLOGIA URBANA/PNUM, 4., 2015, Brasília. **Anais** [...]. Disponível em: https://pnum.fe.up.pt/en-gb/assets/pdf/conferences/pnum-2015_anais_st7.pdf. Acesso em: 21 fev. 2016.

BOURGUIGNON, Leonardo Nascimento. Valentes, diabólicos, invencíveis e aliados: goitacazes, temiminós, portugueses e franceses na capitania do Espírito Santo. *In*: ENCONTRO INTERNACIONAL UFES/PARIS-EST, 5., 2015, Vitória. **Anais eletrônicos** [...]. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/ufesupem/issue/view/631>. Acesso em: 22 dez. 2022.

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. **Conselho Nacional de Arquivos**. Brasília, 2016. Disponível em: <https://www.gov.br/conarq/pt-br>. Acesso em: 19 jan. 2023.

BRAUDEL, Fernand. History and the social sciences: the *longue durée*. **Review**: commemorating the *longue durée*, New York, v. 32, n. 2, p. 171-203, 2009. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/40647704>. Acesso em: 9 set. 2015.

BRÍGIDO, Laerte Rangel. **O município de Vitória sob o regime revolucionário**: triênio 1930-1933. Rio de Janeiro: Oficinas Alba Gráficas, [1934].

BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. **Projecto de um novo arrabalde dotado dos serviços de abastecimento d'água e drenagem para Vitória, capital do Espírito Santo**. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 1896.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. Caminhos da história da urbanização no Brasil-colônia. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 20, n. 1, p. 11-40, 2012.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. **Desenho e desígnio**: o Brasil dos engenheiros militares (1500-1822). São Paulo: Edusp, 2011.

BURKE, Peter. **A escola dos Annales (1929-1989)**: a Revolução Francesa da historiografia. São Paulo: Unesp, 1991.

CANIGGIA, Gianfranco; MAFFEI, Gian Luigi. **Tipología de la edificación**: estructura del espacio antrópico. Madri: Celeste, 1995.

CARDEMAN, Rogerio Goldfeld. **Por dentro de Copacabana**: descobrindo os espaços livres do bairro. Rio de Janeiro: Mauad X, 2012.

CARRILHO DA GRAÇA, João Luís *et al.* **Carrilho da Graça**: Lisboa. Porto: Dafne, 2015.

CARROLL, Lewis. **Aventuras de Alice no País das Maravilhas**. São Paulo: Globo, 2014.

CASTEX, Jean; DEPAULE, Jean-Charles; PANERAI, Philippe. **Principes d'analyse urbaine**: évolution comparée des modèles architecturaux et des modèles culturels dans la ville industrielle d'Hausmann à Le Corbusier. Versalhes: Adros-Corda, 1975.

CHANAAN. Vitória: Imprensa Oficial. 1939. Mensal.

CHEVALLIER, Raymond. **Roman roads**. New York: HarperCollins, 1976.

CHIPP, Herschel B. **Teorias da arte moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 1988.

CHOAY, Françoise. **A regra e o modelo**: sobre a teoria da arquitetura e do urbanismo. São Paulo: Perspectiva, 1986.

CINTRA, Jorge Pimentel. Reconstruindo o mapa das capitânicas hereditárias. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 21, n. 2, p. 11-45, 2013.

COCOZZA, Glauco de Paula; OLIVEIRA, Lucas Martins de. Forma urbana e espaços livres na cidade de Uberlândia (MG), Brasil. **Paisagem e Ambiente**, São Paulo, n. 32, p. 9-32, 2013.

COELHO, Carlos Dias (org.). **Os elementos urbanos**. 2. ed. Lisboa: Argumentum, 2015. (Coleção Cadernos de Morfologia Urbana: estudos da cidade portuguesa).

COELHO, Carlos Dias (org.). **O tempo e a forma**. Lisboa: Argumentum, 2018. (Coleção Cadernos de Morfologia Urbana: estudos da cidade portuguesa, v. 2).

CONZEN, Michael Robert Günter. **Alnwick, Northumberland**: a study in town-plan analysis. London: George Philip, 1960.

CONZEN, Michael Robert Günter. Glossary of conzenian technical terms. *In*: CONZEN, Michael P. (ed.). **Thinking about urban form**: papers on urban morphology (1932-1998). New York: Peter Lang, 2004. p. 239-262.

CORBOZ, André. El territorio como palimpsesto. *In*: RAMOS, Ángel Martín (ed.). **Lo urbano**: en 20 autores contemporáneos. Barcelona: Ediciones UPC, 2005. p. 25-34.

COSTA, Henrique Antônio Valadares. **Arqueologia do Estado do Espírito Santo**: subsídios para gestão do patrimônio arqueológico no período de investigação acadêmica de 1966 a 1975. 2013. 186 f. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Programa de Pós-Graduação em Arqueologia, Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

COUTINHO, José Caetano da Silva; NEVES, Maria Clara Medeiros Santos; NEVES, Luiz Guilherme Santos. **O Espírito Santo em princípios do século XIX**: apontamentos feitos pelo bispo do Rio de Janeiro quando de sua visita à capitania do Espírito Santo nos anos de 1812 e 1819. Vitória: Estação Capixaba Cultural-ES, 2002.

CRESCENZI, Edith. Le faubourg Saint Antoine ou la permanence du plan. *In*: CRESCENZI, Edith; FRANCISCIS, Giovanni de; VIOLA, Stefano (ed.). **Paris**: fragments de ville. Roma: Nicola Longobardi, 2004. p. 53-69.

CUNHA, Maria José dos Santos. **Os jesuítas no Espírito Santo 1549-1759**: contactos confrontos e encontros. 2015. 331 f. Tese (Doutorado em Teoria Jurídico-Política e Relações Internacionais) – Programa de Pós-Graduação em Cultura, Política e Sociedade, Instituto de Investigação e Formação Avançada, Universidade de Évora, Évora, 2015.

DAEMON, Basílio Carvalho. **Província do Espírito Santo**: sua descoberta, história cronológica, sinopse e estatística. Vitória: Secretaria de Estado da Cultura, 2010.

DARIN, Michaël. The study of urban form in France. **Urban Morphology**, v. 2, n. 2, p. 63-76, 1998. Disponível em: http://www.urbanform.org/online_unlimited/um199802_63-76.pdf. Acesso em: 10 mar. 2015.

DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE ESTATÍSTICA. **História do município de Vitória**. Vitória, 1941. Descrição e resumo. Disponível em: <https://urbanismobr.com.br/banco-documental/?string=ponte+da+passagem&table=todos&type=todas&Submit=>. Acesso em: 27 jul. 2023.

DEPTHMAPX. Space Syntax Network. Disponível em: <https://www.spacesyntax.net/software/>. Acesso em: 10 abr. 2015.

DERENZI, Luiz Serafim. **Biografia de uma ilha**. Vitória: Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1995. Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/bibliotecaonline/Record/13628>. Acesso em: 2 nov. 2022.

DIDI-HUBERMAN, Georges. Atlas. Como levar o mundo nas costas? Texto de apresentação da exposição homônima em cartaz no Museu Reina Sofia de 26 de novembro de 2010 a 28 de março de 2011. **Sopro**, n. 41, p. 2-7, dez. 2010. Disponível em: <http://culturaebarbarie.org/sopro/n41.pdf>. Acesso em: 13 maio 2023.

DIDI-HUBERMAN, Georges. **Diante do tempo**: história da arte e anacronismo das imagens. Belo Horizonte: Humanitas, 2015.

ESCOLA dos Annales. *In*: WIKIPEDIA: a enciclopédia livre. [São Francisco, CA: Wikimedia Foundation, 2022]. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Escola_dos_Anales. Acesso em: 21 abr. 2023.

ESPÍRITO SANTO. **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do estado do Espírito Santo na abertura da 1ª sessão ordinária da 8ª legislatura pelo presidente do estado Marcondes Alves de Souza em 22 de outubro de 1913**. Vitória: Papelaria e Typographia Pimenta & Comp., 1913. Disponível em: <https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Mensagens/MARCONDES%20ALVES%20DE%20SOUZA-1.pdf>. Acesso em: 26 dez. 2022.

ESPÍRITO SANTO. **Mensagem apresentada pelo presidente Nestor Gomes ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo, em 31 de Outubro de 1921**. Vitória: [s. n.], 1921. Disponível em: <https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Mensagens/NESTOR%20GOMES.pdf>. Acesso em: 25 jan. 2023.

ESPÍRITO SANTO. **Mensagem dirigida pelo presidente do estado do Espírito Santo, Dr. Bernardino de Souza Monteiro, ao Congresso Legislativo, em sua 1ª sessão ordinária da 10ª legislatura**. Vitória: [s. n.], 1919. Disponível em: [https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Mensagens/BERNADINO%20DE%20SOUZA%20MONTEIRO%20\(4\).pdf](https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Mensagens/BERNADINO%20DE%20SOUZA%20MONTEIRO%20(4).pdf). Acesso em: 2 nov. 2022.

ESPÍRITO SANTO. **Mensagem dirigida pelo presidente do estado do Espírito Santo, Dr. Bernardino de Souza Monteiro, ao Congresso Legislativo, em sua 2ª sessão ordinária da 9ª legislatura**. Vitória: [s. n.], 1917. Disponível em: [https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Mensagens/BERNADINO%20DE%20SOUZA%20MONTEIRO%20\(2\).pdf](https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Mensagens/BERNADINO%20DE%20SOUZA%20MONTEIRO%20(2).pdf). Acesso em: 2 nov. 2022.

ESPÍRITO SANTO. **Mensagem final apresentada pelo Exmo. Snr. presidente do estado do Espírito Santo, Dr. Florentino Avidos ao Congresso Legislativo,**

a 15 de junho de 1928, contendo dados completos de todos os serviços realizados no quadriênio de 1924-1928. Vitória: [s. n.], 1928. Disponível em: [https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Mensagens/FLORENTINO%20AVIDOS%20\(4\).pdf](https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Mensagens/FLORENTINO%20AVIDOS%20(4).pdf). Acesso em: 2 nov. 2022.

ESPÍRITO SANTO. **Relatórios dos presidentes dos estados brasileiros (ES): 1892 a 1930.** Vitória: [s. n.], 1892-1930. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DOCREADER/DocReader.aspx?bib=720380&pagfis=1>. Acesso em: 5 jan. 2023.

FAUBOURG. *In*: WIKIPEDIA: a enciclopédia livre. [São Francisco, CA: Wikimedia Foundation, 2023]. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Faubourg>. Acesso em: 24 jan. 2023.

FERNANDES, Sérgio Miguel Padrão. **Gênese e forma dos traçados das cidades portuguesas:** morfologia, tipologia e sedimentação. 2014. 844 f. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2014.

FRAMPTON, Kenneth. **História crítica da arquitetura moderna.** São Paulo: Martins Fontes, 1997.

FREIRE, Mário Aristides. **A capitania do Espírito Santo:** crônicas da vida capixaba no tempo dos capitães-mores (1535-1822). Vitória: Oficina da Vida Capixaba, 1945. Disponível em: <https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Revista%20IHGES/07.pdf>. Acesso em: 26 dez. 2022.

FREIRE, Mário Aristides. Bandeiras e bandeirantes no Espírito Santo. **Revista Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo**, n. 7, p. 3-11, 1934. Disponível em: <https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Revista%20IHGES/07.pdf>. Acesso em: 26 dez. 2022.

FREITAS, José Francisco Bernardino. Aterros e decisões políticas no município de Vitória: efeito cascata. *In*: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO

URBANISMO, 8., 2004, Niterói. **Anais do VIII SHCU**: perspectivas contemporâneas da história da cidade e do urbanismo. Niterói: Editora da Universidade, 2004. 1 CD-ROM.

FREYRE, Gilberto. **Casa-grande & senzala**: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal. São Paulo: Global, 2004.

GABLER, Louise. **A Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e a modernização do Império (1860-1891)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2012. (Cadernos Mapa, n. 4). Disponível em: <http://mapa.an.gov.br/images/publicacoes/CadernoMAPA4/files/assets/common/downpublication.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2023.

GABLER, Louise. Inspetoria-Geral das Terras e Colonização. **Arquivo Nacional**, Brasília, 9 ago. 2019. Disponível em: <http://mapa.arquivonacional.gov.br/index.php/menu-de-categorias-2/356-inspetoria-geral-de-terras-e-colonizacao>. Acesso em: 23 jan. 2023.

GANDAVO, Pero de Magalhães. **Tratado da terra do Brasil**: história da província Santa Cruz, a que vulgarmente chamamos Brasil. Brasília: Senado Federal, 2008. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/188899/Tratado%20da%20terra%20do%20Brasil.pdf>. Acesso em: 26 dez. 2022.

GAUTHIEZ, Bernard. Le temps dans l'espace des villes, ou l'espace des villes comme accumulation des produits matériels de phénomènes sociaux. **Géocarrefour**, v. 89, n. 4, p. 282-296, 2014. Disponível em: <http://geocarrefour.revues.org/9589>. Acesso em: 3 jun. 2015.

GEENE, Anne. **Nº 235**: encyclopaedia of an allotment. [Roterdão]: HEF Publishers, 2014.

GILLILAND, Jason; GAUTHIER, Pierre. The study of urban form in Canada. **Urban Morphology**, v. 10, n. 1, p. 51-66, 2006. Disponível em: <http://www.urbanform.org/pdf/gauthier-gilliland2006.pdf>. Acesso em: 5 mar. 2015.

GIOVANNONI, Gustavo. **Vecchie città ed edilizia nuova**. Turim: Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1931.

GOETHE, Johann Wolfgang von. **A metamorfose das plantas**. São Paulo: Antroposófica, 1996.

GONÇALVES, Daniel Issa. O Peabiru: uma trilha indígena cruzando São Paulo. **Cadernos de Pesquisa do LAP**: revista de estudos sobre urbanismo, arquitetura e preservação, São Paulo, n. 24, 75 p., 1998.

GOULART, José Alipio. **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.

GRUDET, Isabelle. L'historien Pierre Lavedan et les transformations de l'urbanisme en France (1919-1955). **Espaces et Sociétés**, v. 3, n. 130, p. 41-55, 2007.

HALLOWELL, George. A model to understand urban resistance to change: structural inertia. In: ASSOCIATION OF COLLEGIATE SCHOOLS OF ARCHITECTURE ANNUAL MEETING, 99., 2010, Montreal. **Proceedings** [...]. Disponível em: <https://www.acsa-arch.org/chapter/a-model-to-understand-urban-resistance-to-change-structural-inertia/>. Acesso em: 3 out. 2022.

HANSON, Julienne. **Decoding homes and houses**. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

HARTT, Charles Frederick. **Geologia e geografia física do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941.

HERTZBERGER, Herman. **Lições de arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

HILLIER, Bill. **Space in the machine**: a configurational theory of architecture. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

HILLIER, Bill; HANSON, Julienne. **The social logic of space**. Cambridge: Cambridge University Press, 1989.

HOFMEISTER, Burkhard. The study of urban form in Germany. **Urban Morphology**, v. 8, n. 1, p. 3-12, 2004. Disponível em: <http://www.urbanform.org/pdf/hofmeister2004.pdf>. Acesso em: 5 jun. 2015.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Caminhos e fronteiras**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Monções e capítulos da expansão paulista**. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Visão do paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

INDELÉVEL. *In*: HOUAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Patrimônio Arqueológico**. Brasília, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/315>. Acesso em: 12 abr. 2023.

JACQUES, Paola Berenstein. Montagem urbana: uma forma de conhecimento das cidades e do urbanismo. *In*: JACQUES, Paola Berenstein; BRITTO, Fabiana Dutra (org.). **Experiências metodológicas para compreensão da complexidade da cidade contemporânea: memória narração história**. Salvador: Edufba, 2015. v. 4, p. 47-94.

KAIN, Roger J. P.; BAIGENT, Elizabeth. **The cadastral map in the service of the State: a history of property mapping**. Chicago: The University of Chicago Press, 1992.

KARIM, Taisir Mahmudo; KARIM, Jocineide Macedo. Ocupação lusitana na América do Sul: Brasil Colônia. **Revista Ecos**, Cáceres, v. 15, n. 2, p. 343-359, 2013.

KOK, Glória. Vestígios indígenas na cartografia do sertão da América portuguesa. **Anais do Museu Paulista: estudos de cultura material**, São Paulo, v. 17, n. 2, p. 91-109, 2009.

KOSTOF, Spiro. **The city shaped: urban patterns and meanings through history**. London: Thames & Hudson, 2009.

KROPF, Karl. Aspects of urban form. **Urban Morphology**, v. 13, n. 2, p. 105-120, 2009. Disponível em: http://www.urbanform.org/online_unlimited/pdf2009/200913_105.pdf. Acesso em: 15 set. 2022.

LA MARTINIÈRE, E. de. **Carta chorographica da provincia do Espírito Santo**. Rio de Janeiro: Lithographia Imperial de Eduard Rensburg, 1861. 1 mapa, 60 x 62 cm. Disponível em: <http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.html>. Acesso em: 11 abr. 2023.

LAMAS, José Maria Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 6. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011.

LARKHAM, Peter; JONES, Andrew (org.). Glossary. **International Seminar on Urban Form**, Birmingham, 1980. Disponível em: <https://www.urbanmorphology.org/glossary.html>. Acesso em: 1 mar. 2014.

LATOUR, Bruno. **Jamais fomos modernos**. Rio de Janeiro: Editora 34, 1994.

LATOUR, Bruno; YANEVA, Albena. “Give me a gun and I will make all buildings move”: an ANT’s view of architecture. In: GEISER, Reto (ed.). **Explorations in architecture: teaching, design, research**. Basel: Birkhauser, 2008. p. 80-89.

LAVEDAN, Pierre. **Histoire de l’urbanisme**. Paris: Laurens, 1926a.

LAVEDAN, Pierre. **Qu'est-ce que l'urbanisme?**. Paris: Laurens, 1926b.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas: Unicamp, 1990.

LEFÈVRE, José Eduardo de Assis. **De beco à avenida**: a história da Rua São Luiz. São Paulo: Edusp, 2006.

LEITE, João Miguel de Sousa Carvalho Ribeiro da Silva. **Ruas emergentes**: interpretação morfológica do contexto urbano português. 2016. 613 f. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2016.

LEITE, Serafim. **Páginas de história do Brasil**. Rio de Janeiro: Companhia Nacional, 1937.

LE MOS, Carlos Alberto Cerqueira. **Casa paulista**: história das moradias anteriores ao ecletismo trazido pelo café. São Paulo: Edusp, 1999.

LÉRY, Jean de; MILLIET, Sergio; AYROSA, Plínio. **Viagem à terra do Brasil**. Brasília: Biblioteca do Exército, 1961.

LYNCH, Kelvin. **What time is this place?** Massachusetts: MIT Press, 1972.

MACEDO, Silvio Soares. **Higienópolis e arredores**: processo de mutação da paisagem urbana. São Paulo: Edusp, 2012.

MANGIN, David; PANERAI, Phillipe. **Projet urbain**. Marselha: Parenthèses, 1999.

MARAT-MENDES, Teresa. Adaptabilidade, continuidade, flexibilidade e resiliência: algumas considerações sobre as propriedades das formas urbanas. **Revista de Morfologia Urbana**, v. 3, n. 2, p. 134-135, 2015. Disponível em: https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/10562/5/RMU3_2_TMM.pdf. Acesso em: 15 set. 2022.

MARAT-MENDES, Teresa; D'ALMEIDA, Patrícia Bento; MOURÃO, Joana. A legenda do levantamento da planta de Lisboa do engenheiro Silva Pinto. *In*: SANTOS, Aurora Almada e; ALBERTO, Edite Martins; COUTINHO, Maria João Pereira (org.). **Arquivo Municipal de Lisboa: um acervo para a história**. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, 2015. p. 275-287.

MARCONDES, Luiz Fernando. **Dicionário de termos artísticos**. São Paulo: Pina-kotheke, 1998.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos da metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2003.

MARSHALL, Stephen; ÇALISKAN, Olgu. A joint framework for urban morphology and design. **Built Environment**, v. 37, n. 4, p. 409-426, 2011.

MARTINS, Pedro Vasco. **A persistência das formas urbanas: leitura das pré-existências romanas na morfologia da cidade portuguesa**. 2013. 197 f. Dissertação (Mestrado em Arquitectura com Especialização em Urbanismo) – Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2013.

MARZOT, Nicola. The study of urban form in Italy. **Urban Morphology**, v. 6, n. 2, p. 59-72, 2002. Disponível em: <http://www.urbanform.org/pdf/marzot2002.pdf>. Acesso em: 5 mar. 2015.

MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. **Urbis brasiliae ou sobre cidades do Brasil: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas**. 2006. 520 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

MEMÓRIA CAPIXABA. **Estrada do Suá**. Vitória, 1 abr. 2017. Facebook: Memória Capixaba Grupo Público. Disponível em: https://www.facebook.com/groups/181988015163534/search/?q=estrada%20do%20su%C3%A1&locale=pt_BR. Acesso em: 27 jul. 2023.

MENDONÇA, Eneida Maria Souza. O traçado de novos bairros em Vitória: repercursões do projeto de um novo arrabalde. *In*: LEME, Maria Cristina da Silva (org.). **Urbanismo no Brasil: 1895-1965**. Salvador: Edufba, 2005. p. 183-195.

MENGHINI, Anna Bruna. The city as form and structure: the urban project in Italy from the 1920s to the 1980s. **Urban Morphology**, v. 6, n. 2, p. 75-86, 2002. Disponível em: http://www.urbanmorphology.org/online_unlimited/pdf2002/200262_75-86.pdf. Acesso em: 2 set. 2022.

MENGHINI, Anna Bruna; PALMIERI, Valerio. **Saverio Muratori**: didattica della composizione architettonica nella Facoltà di Architettura di Roma (1954-1973). 2009. 472 f. Tesi (Dottorato in Architettura) – Politecnico di Bari, Facoltà di Architettura, Bari, 2009.

MERLIN, Pierre; CHOAY, Françoise (org.). **Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement**. Paris: Presses Universitaires de France, 2010.

MIRANDA, Clara Luiza *et al.* **Memória visual da Baía de Vitória**. Vitória: Departamento de Arquitetura e Urbanismo/Ufes, 2016.

MONJARDIM, Adelpho Poli. **Vitória física**: geografia, história e geologia. Vitória: Revista Canaan Editora, 1950.

MONTANER, Josep Maria. **A modernidade superada**: ensaios sobre arquitetura contemporânea. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.

MONTANER, Josep Maria. **Depois do movimento moderno**: arquitetura da segunda metade do século XX. São Paulo: Gustavo Gili, 2001.

MORAES, Ormando. **Por serras e vales do Espírito Santo**: a epopéia das tropas e dos tropeiros. Vitória: Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo, 1989.

MORPHOLOGY. *In*: ENGLISH Oxford Dictionary. Oxford: Oxford University Press, 2023. Disponível em: <https://www.oed.com/>. Acesso em: 17 jan. 2023.

MORRIS, Anthony Edwin James. **History of urban form**: before the Industrial Revolutions. New Jersey: Gustavo Gili, 1979.

MOUDON, Anne Vernez. A catholic approach to organizing what urban designers should know. In: CUTHBERT, Alexander R. **Designing cities**: critical readings in urban design. 2. ed. Malden: Blackwell Publishing, 2003. p. 362-387.

MOUDON, Anne Vernez. **Built for change**: neighborhood architecture in San Francisco. Cambridge: MIT Press, 1986.

MOUDON, Anne Vernez Moudon. Forma urbana de que modo? [Entrevista cedida a] Alessandro Fialli Rosaneli e Dalit Shach-Pinsly. **Vitruvius**, São Paulo, ano 10, n. 040.01, out. 2009. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/10.040/3397/pt?page=1>. Acesso em: 1 set. 2022.

MOUDON, Anne Vernez. Urban morphology as an emerging interdisciplinary field. **Urban Morphology**, v. 1, n. 1, p. 3-10, 1997. Disponível em: <http://www.urban-form.org/pdf/moudon1997.pdf>. Acesso em: 5 mar. 2015.

MURATORI, Saverio. **Studi per una operante storia urbana di Venezia**. Roma: Instituto Poligrafico dello Stato, 1960.

MURATORI, Saverio *et al.* **Studi per una operante storia urbana di Roma**. Roma: Consiglio Nazionale delle Ricerche, 1963.

NAJJAR, Rosana. Para além dos cacos: a arqueologia histórica a partir de três superartefatos (estudo de caso de três igrejas jesuíticas). **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi**, Belém, v. 6, n. 1, p. 71-91, 2011.

NESBITT, Kate. **Uma nova agenda para a arquitetura**: antologia teórica (1965-1995). São Paulo: Cosac Naify, 2006.

NOVAES, Maria Stella de. **História do Espírito Santo**. Vitória: Fundo Editorial do Espírito Santo, 1968.

NOVAES, Paulo. Correio ferroviário. **Agências Postais**: história postal do Rio de Janeiro através de suas agências e seus carimbos, set. 2020. Disponível em: http://agenciaspostais.com.br/?page_id=6897. Acesso em: 11 abr. 2023.

OLIVEIRA, José Teixeira de. **História do Estado do Espírito Santo**. 3. ed. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2008.

OLIVEIRA, Vitor Manuel Araújo de. **A evolução das formas urbanas de Lisboa e do Porto nos séculos XIX e XX**. Porto: U. Porto, 2013.

OLIVEIRA, Vitor Manuel Araújo de. **Urban morphology**: an introduction to the study of the physical form of the cities. Dordrecht: Springer, 2016.

OLIVEIRA, Vítor; MONTEIRO, Cláudia. As origens da morfologia urbana e a geografia alemã. **Revista de Morfologia Urbana**, v. 2, p. 37-40, 2014. Disponível em: <https://vitoroliveira.fe.up.pt/pdf/rmu-2-1-oliveira-monteiro.pdf>. Acesso em: 31 ago. 2022.

OLIVEIRA, Vítor; MONTEIRO, Cláudia (ed.). **Diferentes abordagens no estudo da forma urbana**. Porto: FEUP Edições, 2015.

OLIVEIRA, Vítor; MONTEIRO, Cláudia; PARTANEN, Jenni. A comparative study of urban form. **Urban Morphology**, v. 19, n. 1, p. 73-92, 2015. Disponível em: http://www.urbanform.org/online_unlimited/pdf2015/201519_73.pdf. Acesso em: 5 mar. 2016.

PANERAI, Philippe. **Análise urbana**. Brasília: Universidade de Brasília, 2006.

PANERAI, Philippe; CASTEX, Jean; DEPAULE, Jean-Charles. **Formas urbanas: a dissolução da quadra**. Porto Alegre: Bookman, 2013.

PATRIMÔNIO ambiental: aspectos na Grande Vitória. **Revista Fundação Jones dos Santos Neves**, Vitória, ano II, n. 4, p. 5-11, 1979.

PAZ, Octavio. **Marcel Duchamp**: ou o castelo da pureza. São Paulo: Perspectiva, 2002.

PEREIRA COSTA, Staël de Alvarenga. O estudo da forma urbana no Brasil. **Vitruvius**, São Paulo, ano 8, n. 087.05, 2007. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.087/220>. Acesso em: 15 jun. 2014.

PEREIRA COSTA, Staël de Alvarenga; GIMMLER NETO, Maria Manoela. **Fundamentos de morfologia urbana**. Belo Horizonte: C/Arte, 2015.

PEREIRA COSTA, Staël de Alvarenga; TEIXEIRA, Maria Cristina Villefort. The study of urban form in Brazil. **Urban Morphology**, v. 18, n. 2, p. 119-127, 2014. Disponível em: <http://www.urbanform.org/pdf/costa-teixeira2014.pdf>. Acesso em: 7 abr. 2014.

PEROTA, Celso. Sítios arqueológicos e acervo pré-histórico no Espírito Santo. **Revista Fundação Jones dos Santos Neves**, Vitória, ano II, n. 4, p. 19-20, 1979.

PINHEIRO, Maria Lucia Bressan. Origens da noção de preservação do patrimônio cultural no Brasil. **Risco**: revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo, São Carlos, v. 2, n. 3, p. 4-14, 2006.

PINON, Pierre. Défense et illustration de la “Loi de persistance du plan”: le problème de la survivance du tracé des rues dans les villes françaises d’origine antique. *In*: BALLETT, Pascale; DIEUDONNÉ-GLAD, Nadine; CATHERINE, Saliou (org.). **La rue dans l’Antiquité**: définition, aménagement, devenir. Paris: Presses Universitaires de Rennes, 2008. p. 129-140.

PINTO, Sandra M. G. Persistências, ruturas, dinâmicas: paradigmas dos estudos históricos de forma urbana. **Revista de Morfologia Urbana**, v. 3, n. 2, p. 127-129,

2015. Disponível em: <https://revistademorfologiaurbana.org/index.php/rmu/issue/view/5/5>. Acesso em: 19 dez. 2022.

POËTE, Marcel. **Introducción al urbanismo**: la evolución de las ciudades, la lección de la Antigüedad. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2011.

PORTAS, Nuno. **Os tempos das formas**: a cidade feita e refeita. Guimarães: Universidade do Minho, 2005. v. 1.

PREFEITURA DE VITÓRIA. **Geoweb Vitória**. Versão 3. 2016. Disponível em: <https://geoweb.vitoria.es.gov.br/#/carousel-tour>. Acesso em: 29 dez. 2022.

PROENÇA, Sérgio dos Santos Barreiros. **A diversidade da rua na cidade de Lisboa**: morfologia e morfogénese. 2014. 763 f. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitectura, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2014.

PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. Anexo B: Inspectoria Geral das Obras Publicas da Provincia do Espirito-Santo em 8 de Outubro de 1879. *In*: PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. **Relatorio com que foi aberta a sessão extraordinaria da Assembléia Provincial pelo Exm. Sr. Presidente, Dr. Eliseu de Sousa Martins, no dia 28 de outubro de 1879**. Victoria: Typographia da Gazeta da Victoria, 1879. Disponível em: <https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Relatorios/ELISEU%20DE%20SOUSA%20MARTINS%20%E2%80%93%20Presidente%20da%20Prov%C3%ADncia.pdf>. Acesso em: 26 dez. 2022.

PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. Anexo D: obras publicas. *In*: PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. **Relatorio apresentado a Assembléa Legislativa Provincial no Espirito-Santo em 22 de outubro de 1885 pelo presidente desembargador Antonio Joaquim Rodrigues**. Victoria: Typographia do “Espirito Santense”, 1866. Disponível em: <https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Relatorios/ANTONIO%20JOAQUIM%20RODRIGUES%20-%20Presidente%20da%20Prov%C3%ADncia.pdf>. Acesso em: 26 dez. 2022.

PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. Apendice ao relatório com que o Exm. Snr. presidente da província do Espírito Santo o Doutor José Mauricio Fernandes Pereira de Barros passou a administração da província ao Exm. Snr. commendador José Francisco de Andrade e Almeida Monjardim, segundo vice-presidente, no dia 13 de fevereiro de 1857. *In*: PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. **Relatório** [...]. Victoria: Typ. Capitaniense de Pedro Antonio d'Azeredo, 1857. Disponível em: <https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Relatorios/JOS%C3%89%20MAURICIO%20F.%20PEREIRA%20DE%20BARROS%20-%20Presidente%20da%20Prov%C3%ADncia.pdf>. Acesso em: 26 dez. 2022.

PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. Appenso J: estradas e rios. *In*: PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. **Relatório do presidente da província do Espírito Santo o bacharel Pedro Leão Velloso na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no dia 25 de maio de 1859**. Victoria: Typ. Capitaniense de Pedro Antonio d'Azeredo, 1859a. Disponível em: <https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Relatorios/PEDRO%20LE%C3%83O%20VELLOSO%20-%20Presidente%20da%20Prov%C3%ADncia.pdf>. Acesso em: 26 dez. 2022.

PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. Appenso M: camaras municipaes. *In*: PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. **Relatório do presidente da província do Espírito Santo o bacharel Pedro Leão Velloso na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no dia 25 de maio de 1859**. Victoria: Typ. Capitaniense de Pedro Antonio d'Azeredo, 1859b. Disponível em: <https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Relatorios/PEDRO%20LE%C3%83O%20VELLOSO%20-%20Presidente%20da%20Prov%C3%ADncia.pdf>. Acesso em: 26 dez. 2022.

PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. Engenheiro da Provincia. *In*: PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. **Relatório apresentado à Assembléa Legislativa Provincial do Espírito Santo no dia da abertura da sessão ordinária de 1861 pelo presidente José Fernandes da Costa Pereira Junior**. Victoria: Typ. Capitaniense de Pedro Antonio d'Azeredo, 1861. Disponível em: <https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Relatorios/JOS%C3%89%20FERNANDES%20DA%20COSTA%20PEREIRA%20>

JUNIOR%20%E2%80%93%20Presidente%20da%20Prov%C3%ADncia%20%20.pdf. Acesso em: 26 dez. 2022.

PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. **Relatorio apresentado a Assembléa Legislativa Provincial do Espírito Santo no dia da abertura da sessão ordinária de 1862 pelo presidente José Fernandes da Costa Pereira Junior.** Victoria: Typ. Capitaniense de Pedro Antonio d'Azeredo, 1862. Disponível em: <https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Relatorios/JOS%C3%89%20FERNANDES%20DA%20COSTA%20PEREIRA%20JUNIOR%20-%20Presidente%20da%20Prov%C3%ADncia.pdf>. Acesso em: 26 dez. 2022.

PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. **Relatorio apresentado à Assembléa Legislativa Provincial do Espírito Santo pelo presidente da provincia desembargador Antonio Joaquim Rodrigues em 5 de outubro de 1886.** Victoria: Typographia do Espirito-Santense, 1886. Disponível em: [https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Relatorios/ANTONIO%20JOAQUIM%20RODRIGUES%20-%20Presidente%20da%20Prov%C3%ADncia%20\(2\).pdf](https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Relatorios/ANTONIO%20JOAQUIM%20RODRIGUES%20-%20Presidente%20da%20Prov%C3%ADncia%20(2).pdf). Acesso em: 26 dez. 2022.

PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. **Relatorio apresentado a Assembléa Legislativa Provincial no dia da abertura da sessão ordinária de 1866 pelo presidente Dr. Allexandre Rodrigues da Silva Chaves.** Victoria: Typ. do Jornal da Victoria, 1866. Disponível em: <https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Relatorios/ALLEXANDRE%20RODRIGUES%20DA%20SILVA%20CHAVES%20%E2%80%93%20Presidente%20da%20Prov%C3%ADncia.pdf>. Acesso em: 26 dez. 2022.

PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. **Relatorio com que o Exm. Sr. Dr. Sebastião Machado Nunes presidente da província do Espírito Santo abriu a sessão ordinária da respectiva Assembléa Legislativa no dia vinte e cinco de maio do corrente anno.** Victoria: Typ. Capitaniense de Pedro Antonio d'Azeredo, 1854. Disponível em: <https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Relatorios/SEBASTI%C3%83O%20MACHADO%20NUNES%20-%20Presidente%20da%20Prov%C3%ADncia-1.pdf>. Acesso em: 26 dez. 2022.

PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. **Relatorio com que o Exm. Sr. Filippe José Pereira Leal presidente da província do Espírito Santo abriu a sessão ordinária da respectiva Assembléa Legislativa, no dia vinte e cinco de julho do corrente anno.** Victoria: Typ. Capitaniense de Pedro Antonio d'Azeredo, 1850. Disponível em: <https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Relatorios/FILIPPE%20JOS%C3%89%20PEREIRA%20LEAL%20-%20Presidente%20da%20Prov%C3%ADncia.pdf>. Acesso em: 26 dez. 2022.

PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO. **Relatorio do presidente da província do Espírito Santo o bacharel Pedro Leão Velloso na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no dia 25 de maio de 1859.** Victoria: Typ. Capitaniense de Pedro Antonio d'Azeredo, 1859c. Disponível em: <https://ape.es.gov.br/Media/ape/PDF/Relatorios/PEDRO%20LE%C3%83O%20VELLOSO%20-%20Presidente%20da%20Prov%C3%ADncia.pdf>. Acesso em: 26 dez. 2022.

QUINTÃO, Leandro do Carmo. **A interiorização da capital pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo.** 2008. 171 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2008.

RATTES, Cecilia Luttembarck de Oliveira Lima. **Retratos do Outro:** as fotografias antropológicas da Expedição Thayer e da Comissão Geológica do Império do Brazil (1865-1877). 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010.

REIS, Fabio Paiva. **A Serra das Esmeraldas:** cartografia, imaginário e conflitos territoriais na capitania do Espírito Santo (séc. XVII). 2011. 152 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em Estudos em História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2011.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Contribuição ao estudo da evolução urbana no Brasil:** 1500-1720. São Paulo: Pini, 2000.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **O caminho do Anhanguera**. São Paulo: Via das Artes, 2014.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1970.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **São Paulo: vila cidade metrópole**. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 2004.

RENSBURG, Eduard; HEATON, George Mathias. **Carta da província do Espírito Santo**. Rio de Janeiro: Lithographia Imperial de Eduard Rensburg, 1850. 1 mapa, 38 x 82 cm. Disponível em: <http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.html>. Acesso em: 23 jan. 2023.

RIBEIRO, Maria do Carmo Franco; MARTINS, Manuela. O papel das vias romanas na formação e desenvolvimento periférico da cidade de Braga, desde a época romana até à atualidade. *In*: CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DA REDE LUSÓFONA DE MORFOLOGIA URBANA/PNUM, 5., 2016, Guimarães. **Atas** [...]. Disponível em: http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/42510/1/Ribeiro%20and%20Martins%20o%20papel%20das%20vias%20romanas_Atas%20PNUM%202016.pdf. Acesso em: 14 out. 2022.

RIO, Vicenti del. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

RISÉRIO, Antonio. **A cidade no Brasil**. São Paulo: Editora 34, 2012.

ROBERT, Sandrine. Comment les formes du passé se transmettent-elles? **Études Rurales**, n. 167-168, p. 115-131, 2003. Disponível em: <https://journals.openedition.org/etudesrurales/8022>. Acesso em: 4 out. 2022.

ROCHA, Levy. **Viajantes estrangeiros no Espírito Santo**. Brasília: Editora de Brasília, 1971.

RODRIGUES, José Wash. **Documentário arquitetônico**: relativo à antiga construção civil no Brasil. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1944. v. 1. Disponível em: <https://archive.org/details/documentarioarqui00josw/mode/2up>. Acesso em: 21 abr. 2023.

ROMANELLI, Marco Antônio Cypreste. Arrabalde, definitivo... *In*: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 8., 2004, Niterói. **Anais do VIII SHCU**: perspectivas contemporâneas da história da cidade e do urbanismo. Niterói: Editora da Universidade, 2004.

ROSSA, Walter. **Fomos condenados à cidade**: uma década de estudos sobre património urbanístico. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2015.

ROSSI, Aldo. **L'architettura della città**. [Venezia]: Marsilio Editori, 1966.

RUBIM, Francisco Alberto. **Memórias para servir à história até ao anno de 1817 e breve noticia estatística da capitania do Espírito-Santo, porção integrante do Reino do Brasil, escriptas em 1818, e publicadas em 1840 por hum capixaba**. Lisboa: Imprensa Nevesiana, 2003.

SABATÉ BEL, Joaquín; TIRONI, Manuel. Rankings, creatividad y urbanismo. **Revista Eure**, Santiago, v. 34, n. 102, p. 5-23, 2008.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Segunda viagem ao interior do Brasil**: Espírito Santo. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936.

SAITER, Anna. **Fradinhos**. Vitória: Secretaria Municipal de Cultura, 2001. (Coleção Elmo Elton, n. 8).

SALETTTO, Nara. **Donatários, colonos, índios e jesuítas no Espírito Santo**: o início da colonização do Espírito Santo. 2. ed. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2011. (Coleção Canaã, v. 13).

SAMPAIO, Mafalda Gambutas Teixeira de. **Forma urbana da parte baixa da Lisboa destruída**: análise e avaliação da cartografia (1756-1786). 2011. 675 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, Instituto Universitário de Lisboa, Lisboa, 2011.

SANDERS, Paul S.; WOODWARD, Sarah A. Morphogenetic analysis of architectural elements within the townscape. **Urban Morphology**, v. 19, n. 1, p. 5-24, 2015.

SANTANA, Anastácio de. **Guia de caminhantes**. [S. l.: s. n.]: 1817. 1 atlas (14 f., 13 mapas), aquarela e nanquim preto e vermelho, 53 x 75 cm. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart325616/cart325616.htm. Acesso em: 23 jan. 2023.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. Apresentação. In: TURKIENICZ, Benamy (org.). Desenho urbano. **Cadernos Brasileiros de Arquitetura**, São Paulo, v. 12, 1984.

SANTOS, Estilague Ferreira. Vias de comunicação, conquista territorial e colonização estrangeira no Espírito Santo do séc. XIX: a gênese do pensamento político capixaba. **Dimensões**: revista de história da Ufes, Vitória, v. 17, p. 47-68, 2005.

SARTÓRIO, Élvio Antônio. **A trilha sagrada**: anatomia histórica das estradas. Vitória: Edição do autor, 2007. v. 2.

SCARAMELLA, Giovani. Puri or not Puri? That's the question! **Revista de Ciência & Tecnologia**, Nova Iguaçu, v. 11, n. 3, p. 77-97, 2011.

SCHAYDER, José Pontes. **História do Espírito Santo**: uma abordagem didática e atualizada (1535-2002). Campinas: Companhia da Escola, 2002.

SEVERO, Ricardo. A arte tradicional no Brasil. In: **Conferências 1914-1915**. São Paulo: Typographia Levi, 1916.

SILVA, Moacir Malheiros Fernandes. **Geografia dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.

SINDICATO NACIONAL DOS ARQUITECTOS. **Inquérito à arquitectura regional portuguesa**. Lisboa, 1958.

SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, Manuel de. **Las formas de crecimiento urbano**. Barcelona: Edicions UPC, 1997.

SOLLERO LEMOS, Isabela. **Os interiores dos quarteirões**: de Cerdà ao 22. 2011. 114 f. Treball de fi de màster (Màster Oficial en Disseny Urbà: Art, Ciutat, Societat) – Facultat de Belles Arts, Universitat de Barcelona, Barcelona, 2011.

SOUZA, Gabriel Soares de; VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. **Tratado descritivo do Brasil em 1587**. [Belo Horizonte]: Itatiaia, 2001.

TEIXEIRA, Manuel C. **A forma urbana da cidade de origem portuguesa**. São Paulo: Unesp, 2012.

TOBLER, Waldo. Cellular geography. *In*: GALE, Stephen; OLSSON, Gunnar (ed.). **Philosophy in geography**. Dordrecht: Springer, 1979. p. 379-386.

TOMICH, Dale. A ordem do tempo histórico: a longue durée e a micro-história. **Almanack**, Guarulhos, n. 2, p. 38-51, 2011.

TURKIENICZ, Benamy (org.). Desenho urbano. **Cadernos Brasileiros de Arquitectura**, v. 12, 1984.

URSPRUNG, Philip *et al.* **Eduardo Souto Moura**: atlas de parede, imagens de método. [Porto]: Dafne, 2011.

VASCONCELLOS, João José de Sepúlveda e. **Carta da provincia do Espírito Santo [cartográfico]**: com parte da provincia de Minas que lhe está adjacente. Rio de

Janeiro: Lithographia Imperial de Rensburg, 1856. 1 mapa, 43 x 49 cm. Disponível em: <http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.html>. Acesso em: 23 jan. 2023.

VIGANÒ, Paola. **La città elementare**. Milano: Skira, 1999.

VIGANÒ, Paola. Water and asphalt: the project of isotropy in the metropolitan region of Venice. **Architectural Design**, New Jersey, v. 78, n. 1, p. 34-39, 2006.

VILLIERS DE L'ILE-ADAM, J. de. **Carta topographica e administrativa da provincia do Espírito Santo [cartográfico]**: erigida sobre os documentos mais modernos pelo Vcde. J. de Villiers de L'île Adam. Rio de Janeiro: Garnier Irmãos, 1850. 1 mapa, colorido. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart67925/cart67925_8.jpg. Acesso em: 21 abr. 2023.

WAISMAN, Marina. **O interior da história**: historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos. São Paulo: Perspectiva, 2013.

WARBURG, Aby. **Bilderatlas mnemosyne**: the original. [Ostfildern]: Hatje Cantz, 2020.

WHITEHAND, Jeremy. Morfologia urbana britânica: a tradição conzeniana. **Revista de Morfologia Urbana**, v. 1, n. 1, p. 45-52, 2013. Disponível em: <http://pnum.org/rmu/index.php/rmu/article/view/34/28>. Acesso em: 15 set. 2022.

WHITEHAND, Susan. **Isuf 2007 conference report**. Ouro Preto: Isuf, 2007. Disponível em: https://www.urbanform.org/pdf/ISUF2007_report.pdf. Acesso em: 17 jan. 2023.

WIED-NEUWIED, Maximilian. **Viagem ao Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.



EDUFES
EDITORA

ÍNDICE REMISSIVO

A

abordagem morfológica 25-41
 configuracional 37-40
 espacial-analítica 40-41
 histórico-geográfica 32-37
 tipológico-processual 25-32
Alnwick 32, 33, 51, 53
arquitetura 24, 25, 29, 30, 37, 55, 56, 68

B

Balla, Giacomo 88, 89, 90
Broadway 74-75

C

caixeiro 144
caminho 70
 caminhante 154-155
 indígena 74-80, 163, 164, 167, 168, 172, 174,
 178, 179, 192
caminho 71-84, 161-174

Carroll, Lewis 89

carta 116, 138, 155-159

cartografia 27, 67, 93, 95, 96, 98, 99, 100, 101,
103, 115, 120-134, 137, 154-161, 158, 176, 178
 planta 32, 34, 46, 49, 52, 56, 61, 62, 64, 71, 72,
 91-92, 99, 102, 113, 115, 118, 119, 120-134

D

documento cartográfico. *ver* mapa

E

Ensanche, Barcelona 70-71
estafeta 146, 147
estrada 71, 76, 79, 81, 107-161, 171, 174, 176, 178,
180
 Estrada Geral da Costa 136, 137, 138-143,
 150, 156, 161, 176, 179

F

Faubourg Saint-Antoine 71-72

G

georreferenciamento 94, 101, 102-104

Goyases, Goiás 78-79

I

indígena 79, 148

inércia 57, 188

L

linha de água 60, 74, 82-84, 174, 179

Lisboa 72-73

longevidade 9, 44, 47, 49, 56, 58, 67, 106

M

mapa 27, 38, 58, 67, 79, 80, 94, 95, 98, 101, 102,
114, 146, 148, 154-161, 165, 172, 176, 191

Marey, Étienne-Jules 88, 89, 90

Maruípe 106-134, 136, 159, 164, 176-188, 192

metodologia 86-104

análise estrutural 91

comparativo 91-92

hiperdesenho 93-94

morfologia 14-41, 48, 83, 86, 94, 95, 104, 106,
190, 192

P

Peabiru, São Paulo 75-78

permanência 58-61, 63, 64, 65, 71, 78, 83, 176,
188

persistência 32, 56, 60, 61-84, 92, 106-134, 166-
174, 176, 178, 179, 180, 188

Plano Cerdà 70, 71

Plano Jausseley 71

processo morfológico 49-69

adaptação 55

adição 53-54

estagnação 56-69

transformação 51-53

província 135, 137, 139, 144, 147, 149, 153, 155-
156, 177

R

redesenho 79, 80, 93, 102-104, 120-134, 154-161,
191. *ver também* hiperdesenho

rio 67, 108, 123, 135, 141, 142, 147, 149, 150, 153,
155, 156, 159, 161, 162, 163, 168, 171, 172, 173,
174. *ver também* linha de água

Rio de Janeiro 79-80

T

tropeiro 144, 145

V

via terrestre. *ver* caminho

A longevidade da forma urbana, um estudo sobre a persistência morfológica em Maruípe (Vitória, ES), é um registro que abarca o momento presente e que possibilita olhares e interpretações para o futuro. A hipótese apresentada caminha no sentido de um raciocínio documental. A investigação que se assume como instrumento de percepção é aquela que não domestica o objeto ou a paisagem em um enquadramento, não tenta emoldurar o real, mas convida para participar de uma experiência vivida e registrada.

A representação evoca uma ausência, quer fazê-la presente. E é a representação, ancorada na possibilidade de imaginar, uma referência de aproximação dos fatos. Associado aos registros da arquitetura da cidade, em sua observação e descrição dos fenômenos, o livro privilegia a percepção do mundo em um processo indiciário (GINZBURG, 1989), que aflora pormenores, torna extraordinário o ordinário e implica plenamente o próprio sujeito.

Profa. Dra. Maria Isabel Villac
Universidade Presbiteriana
Mackenzie (São Paulo)



FLAVIA RIBEIRO BOTECHIA

Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Espírito Santo, mestra em Arquitetura pela Universidade Federal de Minas Gerais e doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie (São Paulo). É professora no Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo e desenvolve pesquisas com ênfase no campo teórico da morfologia urbana.

Ao observar nas cidades vestígios de épocas anteriores, as evidências materiais apontam para edifícios, catedrais, edificações ordinárias, mas não se deve esquecer de que os elementos bidimensionais também podem permanecer ao longo do tempo. É assim que um caminho primitivo pode ser a forma pretérita do eixo de uma rodovia; canais de irrigação ou drenagem, a forma primitiva de vias urbanas; tramas agrícolas, a origem de limites de lotes ou quarteirões. Com esse raciocínio, foi possível identificar, por meio da análise documental, como orienta Pierre Pinon, que a forma atual da cidade é resultado de um processo de permanência (sedimentação) e persistência (deformação) de estruturas anteriores, sejam materiais, sejam imateriais. Num olhar retrospectivo, o interesse primário pela materialidade aqui explicitada, que motivou os estudos de Botechia, decorre da observação e vivência de uma cidade e de uma pergunta (quase) banal: *de que tempo é esse lugar?*

